

# Previsioni '81: più imposte e più crisi

Il consiglio dei ministri riconvocato martedì - Respite da La Malfa le proposte Reviglio sul trattamento fiscale

ROMA — Il consiglio dei ministri ha approvato ieri il bilancio di previsione dello Stato, la legge finanziaria che l'accompagna e la relazione « previsionale e programmatica » per il 1981. Questi documenti sono dovuti al Parlamento entro il 30 settembre di ogni anno. Il consiglio dei ministri riprenderà in esame martedì le linee di politica economica poiché vanno emergendo profonde divisioni sugli obiettivi e gli strumenti da adottare.

**CONSUNTIVO** — La stima del reddito 1980 indica l'incremento del 4%, un po' più alto di quello rilevato dal Fondo monetario internazionale (3,7%) ed un po' più basso di quello desumibile dai dati disponibili fino alla prima metà di settembre. In una situazione di crisi aperta, in aree decisive della vita economica, le forze produttive hanno prodotto il « miracolo » che nessuno prevedeva: hanno evitato, finora, una recessione globale. Chi ne ha profitto? I dati di dettaglio saranno discussi più avanti, specie quello sulla remunerazione del lavoro. Intanto si vede che a fronte di un incremento della domanda interna del 5,5% — incremento che ha consentito quello della produzione, data la stagnazione della domanda estera — si ha un decremento relativo dei « consumi collettivi » (più 2,2%).

Il disavanzo dei pagamenti con l'estero è previsto in sei miliardi, un volume modesto in relazione all'enorme incremento di importazioni di merci, non incompatibile con la stabilità della lira. L'azzeramento nell'incremento delle esportazioni ha aperto un decisivo problema strategico: come far giocare di più la domanda interna nello sviluppo, come trovare spazi in un mondo nel quale tutti i grandi paesi capitalistici sono in recessione.

**PREVISIONI** — Vengono fornite cifre frammentarie: il

Quantità	Variazioni sul 1979 in percentuale		Miliardi di lire
	Prezzi	Valore	
Prodotto interno lordo	+ 4,0	+ 18,6	331.630
Importazioni	+ 5,5	+ 28,5	95.470
Esportazioni	+ 1,0	+ 19,0	82.430
Domanda interna	+ 5,1	+ 21,1	344.670
Consumi delle famiglie	+ 4,3	+ 20,0	211.340
Consumi collettivi	+ 2,2	+ 23,3	55.010
Investimenti fissi lordi	+ 9,0	+ 21,9	66.840
Variazioni delle scorte	—	—	11.480
Saldo bilancia pagamenti	—	—	- 6.000

reddito monetario dovrebbe aumentare del 17-18% nel 1981 ma con una « componente ancora forte di inflazione ». L'unico punto che viene dato per definito dal ministro del bilancio, on. Giorgio La Malfa, è quello del livello di indebitamento pubblico: 37.500-38.000 miliardi come quest'anno, poiché la massa del reddito a cui si rapporta è più elevata, l'incidenza effettiva — quindi l'apporto pubblico alle operazioni monetarie e alla formazione della domanda —

dovrebbe diminuire in modo sostanziale. Come sia possibile definire il ruolo dell'indebitamento pubblico senza avere definito esattamente quello del prelievo fiscale nonché il livello-obiettivo di inflazione, resta un mistero. Il livello di indebitamento globale è poco significativo, comunque, se non si entra nel merito della composizione del prelievo fiscale (« chi paga ») e della spesa (« chi riceve »). Ed è qui che viene la spina delle divisioni profonde in seno al governo. Il semplice contenimento delineato, infatti, toglie al sistema produttivo italiano anche quei pochi spazi (aumento di domanda interna) che ha potuto utilizzare quest'anno, senza dare niente in cambio. Insomma, rischia di produrre una recessione economica generalizzata e profonda.

**LE IMPOSTE** — Sono state prese due decisioni di estrema gravità: 1) il trattamento fiscale del reddito di lavoro è stato stravolto dalla legge finanziaria, pur essendo un « indicatore » decisivo della politica economica e dell'orientamento del bilancio; 2) le proposte avanzate dal ministro delle Finanze, Reviglio, sono state rinviate a nuovo esame, pur prevedendo soltanto una modesta correzione, la semplice restituzione del malloppo dell'inflazione ai lavoratori. Giorgio La Malfa è stato categorico: « In questo momento la domanda interna è molto elevata. Considerato poi che la pressione fiscale è in Italia più bassa che negli altri paesi europei e che l'inflazione si prevede sostenuta » un correttivo non si presenta « opportuno ». E' l'assoluzione di evasioni e redditi del fisco pronunciata a cuore leggero dallo stesso ministro del bilancio.

Renzo Stefanelli

Dopo la denuncia del PCI, si «sgonfiano» le dighe d'oro

ROMA — Le famose dighe d'oro si «sgonfiano». La denuncia dei comunisti ha portato al risultato di far risparmiare 40-50 miliardi di denaro pubblico e di avviare rapidamente le procedure per la costruzione di importanti invasi nel Mezzogiorno. Il PCI, con la sua denuncia, aveva messo in discussione la correttezza delle gare di appalto per un gruppo di dighe da costruire nel Sud, per i prezzi abnormi presentati dai consorzi di impresa che avevano vinto le gare, e che erano di molto superiori ai prezzi a base d'asta predispolti dagli uffici tecnici della Cassa per il Mezzogiorno. Nella riunione del consiglio di amministrazione della Cassa, successiva alla denuncia, il presidente dell'ente propose di andare a una trattativa privata con le ditte per discutere la questione, ma il consigliere comunista Console si oppose, sostenendo che bisognava ripetere la gara. La vicenda venne portata dal PCI in Parlamento.

Ora la gara di appalto è stata rifatta e questi sono i risultati: per la diga di Campolattaro, il prezzo a base d'asta era 78 miliardi; l'offerta migliore è stata di 54 miliardi. Per la diga del Locone, il prezzo a base d'asta era 83 miliardi. L'offerta del consorzio di imprese che ha vinto la gara (Iralstrade, CMC, Cogefar) ha presentato un'offerta di 56,4 miliardi. Per la diga sul Metramo, il prezzo originario era di 74 miliardi. L'offerta migliore del consorzio di imprese (Ferrocemento, Vianini, Lodigiani) è di 67,2 miliardi.

Si è riusciti, così, a evitare una grossa speculazione. Non solo, ma quando le cose si fanno in modo pulito, si riesce a operare anche in tempi rapidi. La nuova gara, infatti, era stata stabilita dal consiglio di amministrazione il 18 giugno.

**vacanze neve con i Concessionari Elnagh**

**SCONTI caravan**

su tutti i modelli fino al 15/10/1980

Modello	Prezzi listino* (iva esclusa)	Prezzi neve* (iva esclusa)
SAVANA Minivan	2.785.000*	2.500.000
350	3.358.000	3.015.000
410	4.125.000	3.710.000
NEVADA 1	4.285.000*	3.855.000
2	4.635.000	4.170.000
4	5.320.000	4.795.000
6	5.790.000	5.210.000
SUPERSYMBOL 2	5.590.000*	5.030.000
4	6.275.000	5.845.000
6	6.985.000	6.025.000
6 CT	8.850.000	6.165.000

Tutti i modelli montano freni elettromagnetici automatici. \*Prezzi franco concessionario (iva esclusa) Cerca il concessionario Elnagh sulle Pagine Gialle

**CARAVAN AUTOCARAVAN**

**30 anni di esperienza per la tua sicurezza**

## Rimorchiatori A Venezia accordo con gli autonomi

Dalla redazione **VENEZIA** — Una brutta vicenda conclusa nel modo peggiore. La vertenza dei lavoratori aderenti al sindacato autonomo della Federmar-CISAL, della società Panfido, che gestisce i servizi di rimorchiatori nel porto della città lagunare. La Panfido ha deciso di ripristinare l'accordo siglato con gli autonomi il 15 luglio scorso (prevedeva aumenti salariali da 130 a 190 mila lire) che la stessa azienda aveva sconfessato il 16 settembre, quando l'associazione armatoriale italiana (Confitarmar) aveva stipulato, con i sindacati confederali, un accordo anticipatore sul contratto nazionale. E ieri la stessa Confitarmar ha tenuto a confermare il proprio giudizio negativo sulla Panfido, invitando di deferire l'azienda al consiglio confederale e per la radiazione dall'albo degli associati.

« Farla condannare » anche da parte del sindacato marittimo CGIL-CISL-UIL. L'accordo — denuncia — « rappresenta una oggettiva sconfessione di atteggiamenti e di impegni assunti dalle associazioni armatoriali, dagli enti locali e dallo stesso ministro Signorile. A costoro la Federazione marinara unitaria chiede « giudizi politici ed atti amministrativi » contro il caso. In tutta questa vicenda non mancherà di influire sul prosieguo delle trattative contrattuali.

Anche Luciano Lama, segretario generale della CGIL, ha messo sotto accusa i comportamenti degli autonomi. « Si è realizzato un accordo che ha detto — che ha messo in subbuglio e continuerà a mettere in subbuglio gli altri portuali italiani. A questo si aggiunge il fatto che si tratta di un contratto diseducativo in quanto lo sciopero non è pagato da chi lo fa. Non è possibile che ci siano dei gruppi limitatamente piccoli i quali, forti del loro ruolo in un determinato scoglio della vita economica, si fanno la legge per il loro trascurando non solo l'interesse generale del Paese ma anche quello della classe operaia ». Questo tipo di politica — ha aggiunto Lama — « tende a frantumare in tante piccole parti il mondo del lavoro ed è estremamente pericolosa e pericolosa ».

A Venezia la notizia della conclusione dello sciopero è stata accolta da una parte con un senso di sollievo, dall'altra con numerose riserve e giudizi negativi sul modo in cui si è risolta la vertenza. Da ieri mattina, comunque, il traffico portuale ha ripreso lentamente a funzionare. Sulle industrie di Marghera e sui migliaia di lavoratori non c'è più la minaccia di chiusura o di cassa integrazione, ma la crisi che uno sciopero durato quasi un mese e un ricatto così evidente hanno provocato sull'intera economia cittadina non potrà essere rimarginata in un breve tempo. In tutta questa storia determinante è stato il ruolo della società veneziana Panfido. Il vice sindaco, on. Gianni Pelloni, ha infatti sottolineato la gravità della « condotta negativa » della Panfido, ritenuta responsabile della situazione determinata a Venezia. « Non penso — ha aggiunto — che un settore così importante come quello in cui opera questa azienda possa essere occupato da una società che ha provocato una paralisi ».

m. c. p.

## Attorno a INA-Assitalia cresce l'intrigo

Il prof. Longo smentisce di avere minacciato le dimissioni in caso di una nomina « faziosa » a direttore dell'istituto - « Esperto nucleare » di Donat Cattin proposto come « animatore assicurativo »

ROMA — Il presidente dell'Istituto nazionale delle assicurazioni, Antonio Longo, smentisce di avere minacciato le dimissioni nel caso che al posto di direttore generale dell'ente venga nominato un « fiduciario » politico della DC anziché una persona dotata di un profilo professionale adeguato (independentemente dall'affiliazione politica).

Ci scrive il prof. Longo: « Leggo sull'Unità del 24 settembre 1980 nell'articolo DC tutojare per dirigere Assitalia un riferimento ad una mia presunta minaccia di dimissioni in relazione se ben comprendo il senso dell'articolo, alla mancata nomina del direttore generale dell'INA. Intendo smentire nel modo più categorico tale illazione sottolineando ancora una volta, se

necessario, come la nomina del direttore generale dell'INA sia una scelta che non dipende dal consiglio di amministrazione dell'istituto e quindi tantomeno dal presidente, trattandosi invece di un'operazione di una scelta che la legge demanda al governo ».

La notizia di una minaccia di dimissioni è stata raccolta da noi in relazione alla fonte da cui proveniva — degna di fede — ed allo stato di necessità in cui viene posto l'informatore economico e politico da noi condotta dei « lottizzatori » di cariche pubbliche, sotterranee (quindi antidemocratica) e piena di colpi a sorpresa. Nessuna precisazione è stata ancora fornita, ad esempio, circa la questione principale sollevata nel nostro corsivo; e cioè in base a quali

criteri gli amministratori dell'Assitalia, « braccio esecutivo » dell'INA, stessero per assumere come dirigente una persona illustrata per i suoi rapporti con l'ex ministro ed ex segretario della DC Carlo Donat Cattin. Il presidente dell'INA, istituto proprietario dell'Assitalia, tace anch'egli.

Gli amministratori dell'Assitalia, avendo scoperto una lacuna della società nei suoi « rapporti esteri », intenderebbero assumere un signor Domenico Fantasia. Questo nominativo lo ritroviamo, per nomina ministeriale del solito Donat Cattin, membro nientemeno che del Comitato nazionale per l'energia nucleare. Cambiare i panni di « esperto nucleare » in quelli di « esperto assicurativo » non è uno scherzo. Debbono

esserci seri motivi. E poiché l'Assitalia è una società per azioni, dove vige la discrezionalità delle assunzioni di dirigenti, ma è di proprietà pubblica, noi riteniamo che spetti a chi rappresenta la proprietà di dare quelle spiegazioni che, eventualmente, non volessero dare gli attuali amministratori della società.

Due precisazioni sull'incarico di direttore generale dell'INA. L'ultimo candidato del ministro Bisaglia sembra sia il dr. Salvatore, un funzionario del ministero. Anche in questo caso non è questione di persone ma di profili professionali. La nomina del direttore generale dell'INA non si è fatta, finora, perché costituisce la chiave di volta del controllo sul gruppo pubblico delle assicurazioni INA.

Assitalia: è il direttore generale INA, infatti, che assume anche la vicepresidenza dell'INA. Poiché la DC ha già il controllo sull'Assitalia tramite il « politico » Ilio Giuffrè, la nomina di un direttore-fiduciario della DC attribuirebbe ad alcune fazioni di questo partito l'intero controllo del gruppo, mettendo in secondo piano i presidenti dell'Assitalia (PSI) e dell'INA (PRI). PSI e PRI vengono chiamati, in vista del rinnovo dei consigli di amministrazione ormai prossimo, a trattare i programmi di politica assicurativa e le procedure di nomina obbligate — ancorate a criteri di competenza e ad esplicite indicazioni di obiettivi gestionali — con la concessione di piccole « riserve di caccia ».

## La Fiat se la prende col PCI e insiste sul pericolo giallo

Conclusioni in tono minore alla conferenza di Stresa sul trasporto - Nere previsioni - La replica di Massaccesi

Dal nostro inviato

STRESA — La tavola rotonda (« L'industria automobilistica negli anni 80 ») doveva essere il pezzo forte conclusivo di questa 37. conferenza di Stresa. Ma Umberto Agnelli ha dato forfait (ha inviato, a sostenere le tesi della FIAT, il responsabile delle relazioni esterne, Montezemolo, e il direttore commerciale del settore auto, Di Capua); Davignon si è fatto rappresentare dal direttore degli affari industriali della CEE, Cecchini; il ministro dei trasporti, Formica, è stato trattenuto a Roma da impegni di governo (ha trasmesso però un suo intervento alla conferenza, letto dal sottosegretario Miroglio); il segretario generale della FLM, Mattina, è stato bloccato dall'attesa di convocazione da parte di Cossiga. Puntuali all'appuntamento il presidente dell'Alfa Romeo e dell'Intersind, Massaccesi, e il prof. Prodi (moderatore).

Conclusioni: una tavola rotonda in tono minore anche se non sono mancati vivaci scambi di battute tra i rappresentanti della FIAT e Massaccesi sul presunto « pericolo giallo » rappresentato dall'accordo Alfa-Nissan. Scontato, in certa misura, anche il rabbioso attacco di Montezemolo al PCI, il quale, a suo dire, si sarebbe per anni dimostrato acerrimo nemico dell'auto divenendo — è questo il sospetto che ha cercato di insinuare — responsabile anche dell'attuale situazione di crisi.

Si è discusso sul fatto se l'attuale crisi, non solo italiana ma di tutto il settore automobilistico, è strutturale o congiunturale. Per Massaccesi e Prodi è fondamentalmente congiunturale. Di diverso avviso gli uomini della FIAT. Comunque, ha detto Di Capua, « nel 1983 la domanda ritornerà in Europa ai livelli del 1979 ». Ma attenzione, i giapponesi la faranno da padroni con almeno « due milioni di vetture » sui tre di imprese extra-europee che saranno presenti sul mercato. E l'accordo Alfa-Nissan — ha aggiunto — crea « preoccupazioni e perplessità » perché capaci

di determinare ulteriori condizioni favorevoli ai costruttori giapponesi.

Il risultato, fra l'altro, sarà — è la nera previsione degli uomini della FIAT — di almeno 130 mila unità lavorative in meno (compresi i licenziamenti che vuole imporre ora la casa torinese) nel settore automobilistico europeo. Insomma — ripetono nella sostanza i due rappresentanti della FIAT — che ci vuole fare: la FIAT auto ha una sua strategia e precisi programmi di risanamento. Per realizzarli deve licenziare. E lascia capire: se non lo facessimo oggi lo dovremmo fare quando arriveranno i giapponesi. E poi diciamocelo ancora: l'affare Alfa-Nissan è per i giapponesi un « delizioso regalo ». Massaccesi a questo punto è sbottato: basta con il continuare a fare « tanta una serie di ipotesi sulla base di ipotesi sbagliate ».

Il presidente dell'Alfa con panigoglio ha illustrato le ragioni dell'accordo con la Nissan (abbiamo d'altra parte cercato accordi anche con altri, ha precisato) premettendo però che tutte le previsioni a breve e medio termine e le « ipotesi da cui si è partiti » potrebbero essere « modificate profondamente » dalle conseguenze di quello che ha definito l'« incidente » fra Irak e Iran. In ogni caso, allo stato dei fatti, si può affermare e dimostrare che l'« industria automobilistica ha un futuro », che quella italiana lo ha « nella misura in cui riesce a risolvere i suoi problemi specifici ».

Per i dirigenti della FIAT la soluzione di questi problemi sta — hanno detto i suoi rappresentanti ripetendo nella sostanza quanto già affermato nella conferenza stampa di Roma — nella drastica riduzione di manodopera. Sta — ha precisato Di Capua — nel « non privilegiare l'occupazione al di là della domanda di mercato », come erroneamente si è fatto nel '74. Altri « errori » la FIAT, bisogna crederci, non ne ha commessi!

Ilio Giuffrè

## Perché scioperano gli «uomini-radar»

ROMA — I controllori di volo — gli uomini « radar » — spiegano le motivazioni per le quattro giornate di sciopero (dalle 8 della mattina a mezzanotte) che effettuarono il 3, il 6, il 9 e il 12 ottobre. In quest'ultima giornata di agitazioni, l'estensione del lavoro riguarderà anche i voli internazionali. E' facile immaginare che lo sciopero bloccherà quasi completamente il traffico aereo. Ma « il ricorso all'azione di lotta — spiega — si rende necessaria per la mancata attuazione degli impegni assunti dai ministri dei Trasporti

e della Difesa per la definizione di un ente pubblico delle competenze e delle responsabilità gestionali della nuova azienda per l'assistenza al volo. Infine per la non volontà e incapacità del governo e del commissariato di rispettare gli impegni assunti ».

La decisione di scioperare per quattro giorni è stata presa al termine di una riunione tra il coordinamento unitario CGIL-CISL-UIL dei controllori e la federazione unitaria dei trasporti. Lucio De Carlini, segretario generale della FILT-Cgil ha dichiarato ieri che esistono pe-

tra il freddo e il caldo c'è di mezzo

# Angio

**STUFE DA RISCALDAMENTO A GAS-KEROSENE - BRUCIATUTTO**  
**CUCINE INOX A GAS-ELETTRICHE**  
**BRUCIATORI DI GASOLIO**  
**CALDAIE A GAS-A GASOLIO-A CARBONE E LEGNA**  
**RADIATORI E PIASTRE IN GHISA**

**FILIBERTI**  
FONDATARE LUIGI FILIBERTI S.P.A.  
2004 CARONNO