

Un attivo record a giugno della bilancia con l'estero

Il surplus ha raggiunto 2.314 miliardi - Il deposito del 30% ha bloccato la fuga di capitali - Arrivati oltre due mila miliardi dall'estero - I controlli sui movimenti valutari e le scelte della politica economica

ROMA — Nel giorni scorsi qualche voce era già circolata: La Malfa aveva parlato di un pareggio della bilancia dei pagamenti a giugno; qualche ufficio studi aveva ipotizzato un attivo, «persino di mille miliardi. Ma nessuno aveva osato prevedere tanto; come sempre, la realtà ha superato ogni immaginazione: la bilancia dei pagamenti con l'estero è risultata in sovrappiù, a giugno, ad dirittura di 2.314 miliardi secondo i calcoli della Banca d'Italia resi noti ieri.

Come si è arrivati ad invertire una tendenza che andava avanti da dieci mesi (a maggio il passivo era stato di 1.661 miliardi e in totale nei primi sei mesi dell'anno era arrivato a superare i 500 miliardi)? Sono giunti capitali dall'estero, ma senza dubbio il contributo decisivo al riequilibrio è dovuto

sue scelte politiche.

Così, per acquisire la piena sovranità sull'uso delle proprie risorse è necessario esercitare un controllo accurato sull'import-export di valuta. Non è un caso che la prima misura presa dal nuovo governo francese, per bloccare la speculazione sul franco, fosse simile (nella logica e negli obiettivi, anche se non nella forma) a quella adottata dalla Banca d'Italia.

Ciò significa che i problemi sono risolti? No, tutt'altro: il deposito obbligatorio come altre forme di controlli molto rigidi danno il senso della gravità e della eccezionalità della situazione.

«L'esportazione di capitali. Pochi grandi manipolatori di moneta, se vogliono (per puro calcolo di interesse privato o per raggiungere obiettivi politici) possono mettere a terra una moneta, logorare le riserve di un Paese, stravolgerne le

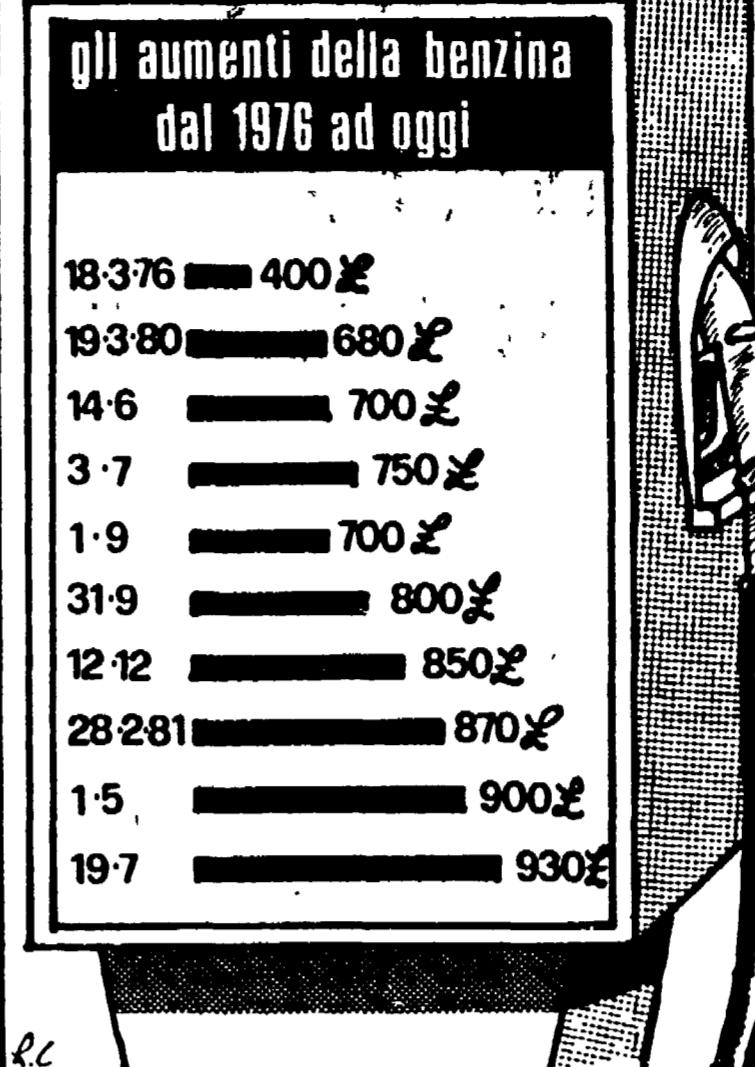
scelte politiche. Alla luce di queste cifre, il recupero in un mese di quasi quattromila miliardi è dovuto per circa un terzo agli effetti del deposito obbligatorio. È facile, dunque, avere un'idea di quale entità avesse assunto l'emorragia di capitali.

A questo punto, l'interrogativo si pone: cosa succederà ad ottobre, quando chi ha compiuto operazioni a giugno dovrà riscuotere il suo deposito?

In quel momento sarà possibile che si scatenino nuove operazioni speculative, così come è possibile che le imprese e gli operatori con l'estero rinviano, per evitare il deposito, il pagamento di certi affari.

Sarà necessario, allora, prolungare all'infinito gli attuali severi controlli? Tutto dipende dalla capacità di affrontare il divario inflazionario con gli altri paesi nostri concorrenti e dall'andamento degli scambi mercantili che continuano a registrare un forte passivo. Se escludiamo, dunque, una variabile fondamentale come l'andamento del dollaro e il divario tra i tassi d'interesse USA, quelli sui mercati dell'euro-dollaro e quelli italiani, giocherà un ruolo decisivo la politica economica del governo Spadolini.

s. ci.



Così è scattata dall'80 ad oggi la «scala mobile» della benzina

ROMA — E siamo a nove. Dalla fine di febbraio dell'anno scorso ad oggi sono tante le volte che la benzina (normale o super che sia) è andata aumentando. E se si prende come punto di partenza il marzo del '76 — quando un litro di benzina costava 400 lire — si vede di quale «scala mobile» hanno usufruito i petrolieri.

Il muro delle mille lire al litro, cosi, sembra avvicinarsi a passo di gigante attraverso una vera e propria scalata, che in appena quindici mesi di vita patia ha visto questo ormai preziosissimo liquido aumentare di un terzo il suo valore.

Un cammino costante, non c'è che dire, sempre in avanti, e che ha assecondato — in peggio — tutte le vicende economiche del momento; da quelle dei paesi produttori dell'Opex, al balzo del dollaro a quota 1200 e al cosiddetto «effetto Reagan».

L'unica nota stonata in questo crescendo rossiniano (ma solo tra giugno e ottobre dell'80) si è avuta quando il prezzo della benzina giunto a quota 750, per effetto del decadimento del decreto «catenaccio» è ridiscesa a settecento lire. Ma è durata poco, come dicevamo.

Pronta e decisa fu — infatti — la reazione dell'allora governo Cossiga bis che in men che non si dica (30 giorni) riconquistò le posizioni appiattendo l'otto ai due zeri delle centinaia. Un incidente di percorso — dunque — che, a ben vedere, non ha influito per nulla sulla corsa. Anche per quest'anno, dunque, il copione dell'aumento «balneare» è stato rispettato.

Banca-Tesoro divorzio all'italiana

Il 23 luglio saranno offerti BOT per 20 mila miliardi ma questa volta la Banca d'Italia non regolerà il risultato - Un diverso rapporto tra le «due teste» dell'autorità monetaria - Ma è possibile l'autonomia?

ROMA — Il Tesoro offre 20 mila miliardi di titoli con remunerazione che si prevede attorno al 20% all'asta del 23 luglio: 15 mila per rinnovo di BOT (boni ordinari del Tesoro) in scadenza 5 mila per espansione dell'indebitamento. Per l'occasione, dice un comunicato della Banca d'Italia, verrà avviata una prima riforma dell'asta dei BOT volta a restituire una più chiara autonomia al Tesoro nella gestione della politica del debito pubblico e alla Banca d'Italia nell'attuazione della politica monetaria.

E il «divorzio Tesoro-Banca d'Italia», di cui si parla da qualche mese, in cui il pubblico non capisce granché. E tuttavia, C.A. Ciampi lo sbadiera e B. Andreatta, tacendo, lo fa proprio.

In che senso la Banca d'Italia è oggi la «moglie» del Tesoro che, divorziando, si proclama legittimamente libera di passare ad altri coniugi? Sul piano contabile fra Tesoro e Banca d'Italia passano due rapporti: le emissioni di titoli, fatte dalla Banca per conto del Tesoro; il conto corrente delle anticipazioni della Banca al Tesoro, il cui ammontare viene delimitato da legge. A partire dalla

Nino Andreatta

emissione di titoli (BOT) di luglio la Banca d'Italia non finisce più l'interesse, non garantisce più l'acquisto; offre essa stessa di acquistare ciò che crede al prezzo (tasso) che crede. Se il Tesoro trova l'offerta troppo costosa, può respingerla (se ha bisogno di denaro, utilizzerà il conto corrente). Se le offerte sono troppo generose il Tesoro può non accoglierle egualmente anche se l'acquirente fosse la Banca d'Italia.

Il Tesoro, per il suo indebitamento, viene reso «più responsabile» dei costi e delle conseguenze che si assume. Il divorzio viene dunque promosso dalla «moglie» di via Nazionale che accusa di sperpero il «marito» di via Venti Settembre. L'accusa è seria: il divorzio sa di farsa.

Infatti il Tesoro si finanziava, normalmente, per molte altre vie. La battaglia per l'autonomia del Tesoro dalla Banca è stata condotta, per tre decenni, da quella parte dell'opposizione di sinistra che riesce a distinguere una imposta da un debito e un tasso d'interesse da comune prezzo di mercato. Il Tesoro ha rinunciato alla sua autonomia, nei confronti del sistema bancario, quando ha rinunciato a una entrata fi-

interesse minore di quello pagato ed acquista BOT: per la sola ragione che il Tesoro vuole dare una copertura al furto sistematico che le banche compiono sul piccolo risparmio. L'ultima trovata è una norma, scritta piccola piccola sul retro del foglio di rendiconto dei conti correnti, che dice «sotto un milione di giacenza media non si paga interesse». La banca si appropria di tutto.

Il Tesoro oggi non può essere autonomo, dalla Banca. E' il Tesoro che vieta alle imprese, come sono le autostrette, la raccolta diretta di risparmio (ed esempio: le cooperative non possono raccogliere che in certe forme e pagare interessi fissati per legge). E il Tesoro, tramite il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, che vieta la costituzione di nuove banche, in particolare di Banche Popolari in forma di società cooperative. Noi continuiamo a ritenere validissima la ricerca dell'autonomia del Tesoro ma se muove nell'interesse di una migliore gestione del risparmio e del credito. Questa dal 23 luglio è una pseudoriforma che serve per far salire i tassi d'interesse «al di sopra di tutto», alla Reagan.

Renzo Stefanelli

scale regolare proporzionale sui redditi e le transazioni che si fanno con i capitali amministrati dal sistema bancario. Ha mortificato ulteriormente la sua funzione di autonomo operatore dei mercati finanziari quando ha accettato di subordinare i propri canali di raccolta diretta del risparmio agli interessi degli intermediari privati. Di più: ha emesso limiti amministrativi per assicurare posizioni dominanti ai

titolari deboli negativi, non ha indebolito, ma rafforzato la ricerca ed ha arricchito il ventaglio di proposte e di iniziative che il nostro partito (che — si osserva nel documento conclusivo — ha dimostrato «notevole continuità sui problemi dei trasporti») è chiamato a portare avanti e «con estrema urgenza», come ha detto il compagno Libertini nell'intervento che ha concluso il seminario.

Le questioni più urgenti sul tappeto sono la riforma dell'azienda e l'attuazione del piano integrativo.

Per gli investimenti previsti dal piano, di fronte ad una inflazione che galoppa ad una andatura sostanziosa, e nonostante la indicizzazione degli stanziamenti previsti dalla legge, c'è il rischio — na ricorda il compagno Libertini — che tutto si risolva in un clamoroso fallimento. Il nemico da battere non è, naturalmente, solo l'inflazione.

C'è la burocrazia, c'è la faraglizzazione delle leggi. E allora,

ad esempio, si cominciano a registrare i primi allarmanti intoppi nella progettazione degli impianti fissi.

Anche le resistenze alla riforma sono molte. Un altro paio avanti, comunque, sta per essere compiuto, ha annunciato Libertini. La commissione Trasporti della Camera sta per riconvenire la relativa legge. Dopo si dovranno

negociare i contatti, la trattativa per il rinnovo del contratto di lavoro scaduto nel mese di giugno. Ieri si sono svolti intanto due scioperi regionali in Liguria e nel Veneto che erano già stati annunciati.

La trattativa, è bene ricordarlo, si è interrotta per arroganza, per ostacolo della Confindustria che poneva come pregiudizio alla continuazione degli incontri la mediazione del governo. Una pregiudiziale che l'altro giorno la Confindustria ha dovuto ritirare dopo la decisione del ministro del Turismo Signorile a non cedere su questo punto.

Si torna, quindi, al tavolo dei negoziati, dopo aver perso ben poco tempo. I lavoratori si sono trovati costretti a impugnare l'arma del sciopero proprio in un momento assai delicato per il ne-

gativo flusso turistico. La polizia non sembra, invece, plascarsi tra le Confcommerci e le organizzazioni sindacali per la esclusione dell'organismo padronale dal tavolo delle trattative.

Anche qui, però, qualcosa sta marciando in quanto sembra farsi strada l'ipotesi (avanzata dalle organizzazioni sindacali) di effettuare un'altra tornata di trattative per definire un contratto specifico che accolga il punto meno dei problemi della piatta e media impresa del settore (rappresentata dallo sciopero proprio in un momento assai delicato per il ne-

gativo flusso turistico).

Se questo non avverrà questa organizzazione ha già deciso di non riconoscere il contratto che verrà stipulato dai sindacati con la Confindustria.

Intanto sul fronte del movi-

mento turistico alle nostre frontiere ci sono novità. Gli svizzeri sono in arrivo verso le nostre coste e le nostre storie culturali. La causa di questo «trasferimento» verso il nostro Paese non è nuova, a dire vero, in quanto coincide con le date di chiusura delle fabbriche elvetiche e in modo particolare di quelle dell'orologeria. È probabile,

r. san.

Turismo: fabbriche chiuse, arrivano tanti dalla Svizzera

MILANO — Dopo mesi di lotto, la lunga vertenza al gruppo Philips si è praticamente conclusa. Ieri, infatti, nella sede dell'assessorato regionale lombardo all'occupazione, i rappresentanti della multinazionale olandese, quelli della FILM e del coordinamento sindacale del gruppo hanno raggiunto una ipotesi di intesa. Da domani il protocollo verrà sottoposto all'esame delle assemblee di fabbrica e di reparto.

L'intesa prevede, contestualmente alla chiusura della fabbrica di cinescopi di Monza, un piano di ristrutturazione e riorganizzazione

dell'intero gruppo italiano, ed in particolare il potenziamento delle altre unità produttive, con particolare riguardo a quelli di più elevato contenuto tecnologico, operanti nella provincia di Milano.

Secondo questo progetto, sono programmati investimenti per nove miliardi di lire.

re, in un tempo di due-tre anni. L'accordo stabilisce il ricorso alla cassa integrazione a zero ore per 250 lavoratori, che dovranno tutti rientrare nel ciclo produttivo, in tappe successive, entro il 31 agosto 1983.

Il piano di ristrutturazione

nità produttiva in cui verranno trasferite tutte le attività video; l'installazione di nuove linee di produzione in modo da aumentare, entro i prossimi due anni, di centomila pezzi annuali la fabbricazione di TV a colori; lo sviluppo del settore elettronico, soprattutto per gli apparecchi radiologici per ostetrolatria; l'espansione dell'attività nei sistemi di controllo dei processi industriali e nel settore della progettazione di nuove strumentazioni elettroniche, lo sviluppo dell'attività produttiva TDS per la costruzione di apparecchiature elettroniche per telecomunicazioni.

Pomodoro: allarme e richieste del PCI

Il controllo della Conoco scatena nuovi ricatti

Pci autocritico sui trasporti: «Facciamo poco in periferia»

mento ed alle iniziative da assumere.

Le cause? In diversi interventi se ne parla con passione, senza perifrasi. Non c'è — si è detto — nelle federazioni o nelle organizzazioni regionali di partito «attenzione e iniziativa» verso i problemi dei trasporti. La tendenza predominante è quella della «delega» al dirigente sindacale «addetto ai lavori» o all'amministratore locale.

Ma — in definitiva — un coordinamento fra i ferrovieri comunisti e più in generale fra «quant'operai nel settore dei trasporti». Questo spiega anche perché i seminari che siano, un «criterio più direttamente operativo, rispetto ai problemi del no-

sci di canali di informazione e documentazione», di occasione di confronto e di dibattito tali da consentire di evitare le ripetitività e di approfondire invece le questioni di maggiore importanza e urgenza, di decidere le iniziative più opportune.

L'aver individuato questi punti deboli negativi, non ha indebolito, ma rafforzato la ricerca ed ha arricchito il ventaglio di proposte e di iniziative che il nostro partito (che — si osserva nel documento conclusivo — ha dimostrato «notevole continuità sui problemi dei trasporti») è chiamato a portare avanti e «con estrema urgenza», come ha detto il compagno Libertini nell'intervento che ha concluso il seminario.

Le questioni più urgenti sul tappeto sono la riforma dell'azienda e l'attuazione del piano integrativo. Per gli investimenti previsti dal piano, di fronte ad una inflazione che galoppa ad una andatura sostanziosa, e nonostante la indicizzazione degli stanziamenti previsti dalla legge, c'è il rischio — na ricorda il compagno Libertini — che tutto si risolva in un clamoroso fallimento. Il nemico da battere non è, naturalmente, solo l'inflazione.

C'è la burocrazia, c'è la faraglizzazione delle leggi. E allora, ad esempio, si cominciano a registrare i primi allarmanti intoppi nella progettazione degli impianti fissi.

Anche le resistenze alla riforma sono molte. Un altro paio avanti, comunque, sta per essere compiuto, ha annunciato Libertini. La commissione Trasporti della Camera sta per riconvenire la relativa legge. Dopo si dovranno

accelerare i tempi al Senato.

Libertini ha comunque messo in guardia contro certi «parallelismi» fra aziende da riformare (le FS, ma anche l'Anav, azienda di assistenza al volo, e magari, Civilavia). Non si possono sostenere proposte schematiche e pressoché identiche.

Ogni settore e azienda — ha precisato — ha peculiarità proprie e ogni riforma di assetto deve avere un carattere preciso, specifico.

Riforma, investimenti (non si dimentichi che si comincia già ad essere in ritardo nella messa a punto del piano plurennale), che a partire dalle realizzazioni di questo integrativo, dovrà assicurare il nuovo sviluppo delle ferrovie) nuovi assetti organizzativi e di gestione, sono processi in qualche misura di medio-lungo periodo. Ma ci sono anche questioni «immediate» da risolvere.

Si tratta — dice il documento — della «capacità politica operativa dell'azienda», rispetto alla gestione del programma integrativo e alla «gestione quotidiana delle condizioni di lavoro dei ferrovieri che è ormai scaduta di sotto dei limiti massimi di tenuta strutturale». E si tratta della fase di transizione, verso una azienda di tipo industriale che regista sicuramente forti resistenze nell'alta burocrazia, ma anche «notevoli difidenze e rilievo», fra i lavoratori.

Per questo — secondo i com