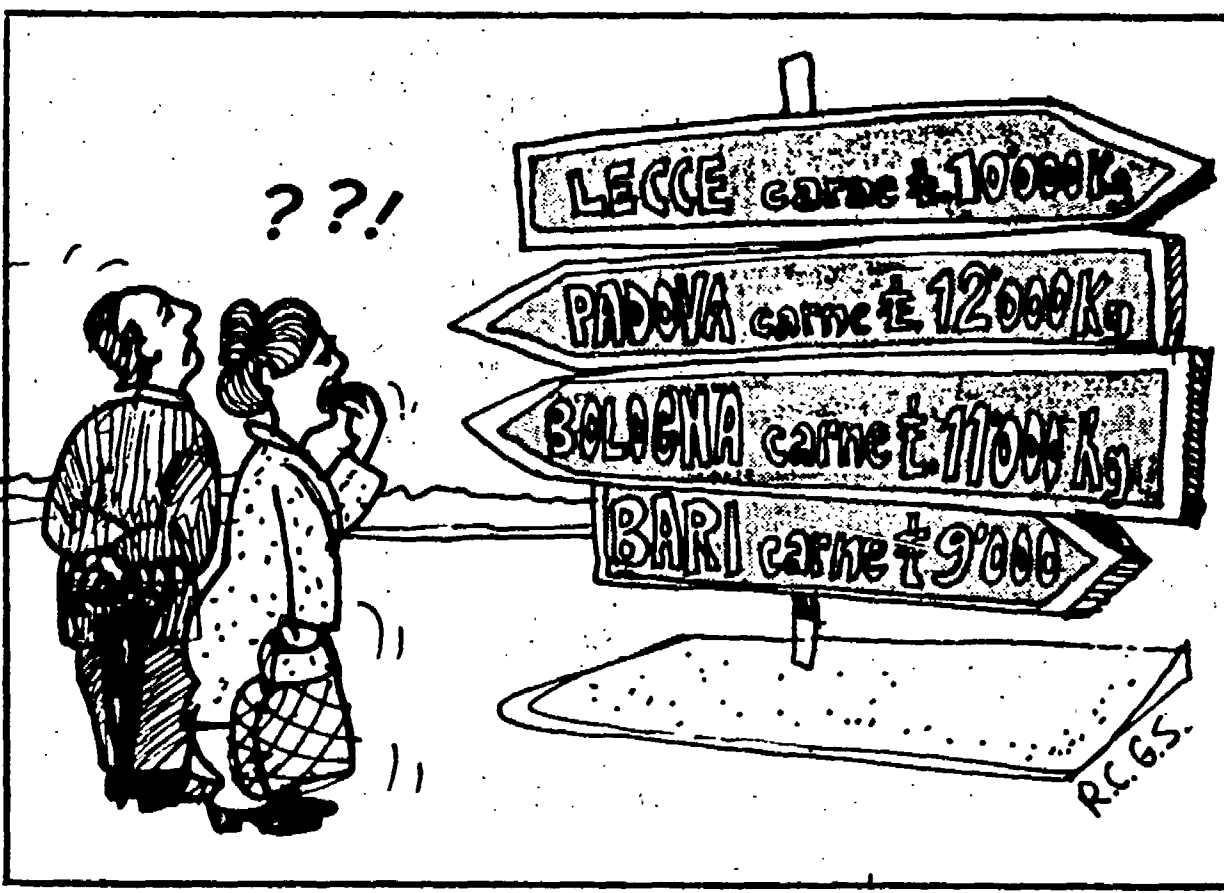


I prezzi dei listini già ballano Che accadrà con quelli «liberi»?

Su 15 province del centro-nord le oscillazioni sono «rilevanti» e la tendenza è al rincaro: lo denunciano le Coop - Le «resistenze» sul prezzo della carne - A Bari molti primati negativi, a Firenze l'olio è «d'oro» - Da domani si avrà il quadro definitivo

	Olio d'oliva al litro	Pane tipo «0» al Kg.	Parmigiano al Kg.	Salame Milano al Kg.	Burro al Kg.	Vitellone al Kg.
Torino	2.900	1.250	—	8.500	5.800	11.500
Milano	2.900	1.400	12.000	8.000	6.000	11.500
Padova	2.900	1.300	12.000	7.900 9.000	6.400	12.000
Genova	3.050	1.200	—	8.000	6.000	11.500
Bologna	3.100	1.300	12.000	9.500	5.800	11.000
Firenze	3.250	930	13.000	10.500	6.200	10.300
Roma	2.900	1.050	11.500	11.000	6.000	11.000
Napoli	2.850	840	—	8.000	6.900	10.800
Bari	2.950	800	—	11.500	5.500	9.000
Lecce	2.850	800 1.000	12.000	7.500 9.000	—	10.000



ROMA — Avremo una «via del burro» da Padova a Napoli, rovesciando la geografia, perché Napoli (sia pure mascherato) ha il primato del prezzo di questo condimento: 6.900 al chilogrammo, una cifra che nel listino licenziato l'altro ieri dalla locale camera di commercio — sembra tra non poche polemiche — è nascosta nel pacificante pacchetto da 200 grammi che è quotato «solo» 1.380 lire.

A Firenze — dopo tante altre, certo più importanti — sarà data anche la palma dell'aristocrazia in fatto di olio di oliva, lire 3.250 al litro. Escusate se è poco. Ma non è più tempo di divagazioni: i listini dei «prezzi più diffusi» praticati si accumulano nelle redazioni e qualche giudizio comincia ad essere tratto.

Dopodomani l'elenco sarà completo, ma certo non smentirà le oscillazioni da brivido di alcuni prodotti, né i primati negativi già acquisiti da città come Bari, che anche all'interno della Puglia tira la volata, con le sue 1.030 lire al chilo per la pasta, le 2.850 lire dell'olio di oliva (ed è zona di produzione), le 9.500 di «grana non marchiato», senza altra specificazione che vuol dire qualsiasi grana, di qualsiasi provenienza, stagionato quanto si vuole. E con le 20 mila lire del prosciutto «dolce» (Parma o San Daniele) e le altrettanto incredibili 15 mila lire

al chilo di un «prosciutto estero» non meglio specificato.

Bari termina il listino con una vera e propria furbata: per i prodotti surgelati si è stabilito di mantenere in vigore al 15 settembre, cioè ben 12 giorni dopo il termine stabilito dalla circolare di Marcora — pubblicata tre giorni fa sulla Gazzetta Ufficiale — come termine ultimo per la rilevazione dei prezzi «più diffusamente praticati» in ciascuna provincia. E restano in Puglia dove ieri si è verificato il piccolo mistero, perché mai — chiediamo — il salame «Milano» ha a Lecce un prezzo di 1.100 lire in più al chilo nel capoluogo, rispetto a qualsiasi altra località della provincia? Essendo bene non deperibile in 24 ore — come il pane, dove l'universo variegato dei prezzi rispecchia molto l'opera assai discussa dei comitati provinciali — c'è davvero il rischio di una «borsa nera» per le terre del Salento.

E ancora a Lecce stupisce l'alta quotazione del «parmigiano-reggiano», fra le massime in Italia, identica a quella di Milano, dove, però, è indicata a tutte lettere l'epoca minima di stagionatura: 18 mesi.

I listini — che in alcune province hanno richiesto sedute notturne, in altre sono stati licenziati in poche ore — nascondono polemiche ancora aperte: la più grossa, destinata probabilmente a continuare nei due mesi di «prova» dell'esperimento di Marcora, riguarda le carni.

La palude dei prezzi è piena di trabocchetti: le 9.000 lire-chilo siglate a Bari comprendono fettine e punta di petto, una media inesistente di fronte alla realtà del bancone, dove la punta di petto con l'osso, ad esempio, non raggiunge le 5.000 lire neanche nelle più sfrenate fantasie dei macellai.

E dalle province si moltiplicano i segnali di una «spatata» di questa categoria, che chiede la possibilità di rivedere, prima del 15 novembre, i listini.

In 15 province del centro-nord (un'area abbastanza aggregata) le oscillazioni di prezzo vanno dal 10 al 20% e le quotazioni dei listini ufficiali mostrano una preoccupante tendenza al rincaro: lo ha denunciato ieri la cooperazione di consumatori aderente alla Lega, che ha messo a disposizione una sua tabella, con le punte «minime» e le «massime». Vediamole. La pasta va dalle 475 alle 520 lire, l'olio d'oliva dalle 2.900 alle 3.250, il burro dalle 5.200 alle 6.200, il prosciutto (crudo tipo Parma) dalle 17 mila alle 20 mila, il parmigiano-reggiano dalle 11.000 alle 13.000. E ancora: i pomodori pelati partono da un minimo di 250 lire per la confezione da 400 grammi, che è già 50 lire in più del prezzo massimo praticato nei negozi COOP.

Lo stesso confronto vale per il riso (minima dei listini 950 lire, massima delle cooperative 900) e per la punta di petto di vitellone (minima dei listini 3.700, massima COOP 3.800); è diventata clamorosa per l'olio di oliva (massimo COOP: 2.740; minimo dei listini: 2.900) le confezioni (COOP: da 830 a 860; listini: da 1000 a 1.400), l'olio di semi vari (il massimo COOP, 960 lire, è quasi cento lire di meno del minimo dei listini: 1.050).

La mappa dei listini scarnifica dunque quella realtà distributiva, quelle «smille e mille botteghe», che non possono, da sé, fare un prezzo «equo» per il semplice motivo che non fanno «un» prezzo, anche nei casi più facili. Come la clamorosa oscillazione delle quotazioni del burro dimostra, smentendo in maniera eclatante il ministro Marcora: non era il burro tra quei prodotti tranquilli, per i quali Marcora richiama prezzi già fatti e situazioni di mercato a questa stagione ormai stabilizzata?

L'arcipelago-Italia, che sta prendendo volto tra un listino e l'altro, va invece governato anche nelle sue «mille botteghe», perché se gli accordi firmati presso le camere di commercio hanno già mille prezzi, che ne sarà dei cento e cento prodotti ancora sommersi?

Nadia Tarantini

Andreatta: «Cerco chi paga i debiti»

Questo il senso di un'intervista al «Corriere» - L'inflazione al 13-15% - Il fisco, chiave di tutto - Spesa pubblica: va risanata

ROMA — L'inflazione è già scesa al 13-15%. Non si tratta di ridurre la spesa pubblica, ma di risanarla, dal lato dell'entrata e della destinazione. L'obiettivo urgente è diminuire i tassi d'interesse. Queste interessanti affermazioni, contrastanti con quelle che abbiamo sentito finora da lui e da altri esponenti del governo, sono contenute in una intervista del ministro del Tesoro Andreatta pubblicata ieri dal «Corriere della Sera».

I dati dicono che nel primo trimestre l'inflazione correva al 22,5%; nel secondo trimestre al 18%; nel terzo le stime indicano un 13-15%. Da Torino giungono un buon segnale: la spinta al rialzo dei prezzi che caratterizza sempre il settembre è al momento limitata. I dati forniti da Andreatta contrastano fortemente con la posizione del ministro dell'Industria, Giovanni Marcora, il quale vuole aumenti delle tariffe di almeno il 16% — nel caso dell'elettricità — addirittura sostiene ora che il 16% non basta più. Ciò significherebbe rilancio dell'inflazione «dal centro».

Andreatta sostiene che a questo punto conviene accompagnare la discesa dell'inflazione moderando i salari. Secondo lui «nei primi cinque mesi dell'anno i salari mensili sono cresciuti del 23%; quelli orari addirittura del 30%»; ci sarebbe una spinta salariale che rilancia l'inflazione e tenderebbe a sovraccaricare le imprese (che non aumenterebbero più i prezzi).

Questa preoccupazione si correge però con gli stessi dati di Andreatta: il 23% di aumento dei salari corrisponde al periodo in cui i prezzi medi salivano del 22,5%. Se i prezzi sono scesi e scendono, il salario aumenterà di meno, in parte automaticamente (meno scatti di scala mobile) ed in parte per autonomia scelta dei lavoratori. I sindacati hanno già dichiarato che terranno pienamente

conto di un blocco delle tariffe: occorre per questo un «patto sociale», un «accordo globale» oppure una chiara scelta da parte del governo?

La riduzione dell'indebitamento, dice Andreatta, è necessaria per far scendere i tassi d'interesse, elemento-chiave della ripresa dell'economia. E difficile condividere l'idea del ministro che la riduzione della spesa basta a ridurre l'indebitamento e a far scendere i tassi d'interesse: può contribuire, ma non c'è un rapporto così diretto. Ad esempio, è inutile che il governo tagli cinque miliardi di spese e poi conceda cinque miliardi di agevolazioni fiscali ai soliti ignoti (come è stato fatto l'anno scorso e quest'anno). Quindi la crisi di bilancio, denunciata da Andreatta, è in primo luogo una crisi di privilegio fiscale.

Andreatta lo riconosce solo alla fine: «Una recente indagine CSSE dimostra che i livelli di spesa rispetto al reddito sono in Italia in linea con la media europea. Più basse sono invece le entrate. Siamo perciò il paese dei deficit pubblici. Le nostre aliquote medie non sono alte. C'è una vasta area di evasione. È un terreno da arare appuntuamente. Ma anche questo non servirebbe se non si ripristina la regola che ogni ente è responsabile del suo bilancio. Si tratta di Comuni, Province e Regioni che dovrebbero avere un autonomo campo fiscale».

Sono stati la DC ed i partiti ad essa alligati a togliere agli enti locali l'autonomia finanziaria. Ben venga l'autocritica, l'emendamento, anche se sembrano poco convinti. Ad esempio, non si dice in qual modo si vuole recuperare l'evasione: cambiando le imposte, democratizzando l'accertamento? Se il governo vorrà discutere di queste cose troverà più facile anche il confronto con i sindacati e l'opposizione.

Domani i sindacati incontrano il PCI

ROMA — Non saranno di tregua per il sindacato i tre giorni ancora necessari al governo per regolare al proprio interno i conti del bilancio. CGIL, CISL e UIL, infatti, hanno deciso di utilizzare quest'arco di tempo per una campagna intensa ed esterna sia dei contenuti di una efficace azione contro l'inflazione e la recessione sia delle condizioni economiche e politiche in cui una tale operazione si colloca.

Il documento che il presidente Spadolini ha consegnato alle parti sociali sarà nuovamente esaminato domani mattina dalla segreteria unitaria. Nel pomeriggio, poi, cominceranno gli incontri con le forze politiche democratiche: la prima riunione è con il PCI. In serata, infine, i dirigenti sindacali discuteranno con i rappresentanti delle autonomie locali e delle Regioni.

Impegnativa anche la giornata di martedì, con la ripresa del confronto con i rappresentanti degli imprenditori. CGIL, CISL e UIL hanno confermato la propria disponibilità a una politica rivendicativa coerente con il tasso d'inflazione programmato, una volta concordate le linee di fondo dell'iniziativa pubblica. L'incognita è nell'atteggiamento della Confindustria: la pretesa di un accordo globale, infatti, rischia di appesantire il confronto sin dalle prime battute.

Sarà, comunque, il direttivo sindacale unitario di mercoledì a pronunciarsi sulle scelte da sostenere ai due tavoli di negoziato: col governo e con gli imprenditori.

60.000 morti l'anno per l'auto nella Cee. C'è un'alternativa?

ROMA — Sono cifre da capogiro. Ogni anno nei nove Paesi della Comunità europea muoiono in incidenti della strada circa 60 mila persone. Oltre un milione e mezzo sono i feriti. Di questi, decine e decine di migliaia con invalidità permanente. E come se ogni anno venissero sterminati gli abitanti di una città media e metà della popolazione di una grande metropoli come Roma fosse costretta (per periodi anche di notevole durata) all'immobilità. Questa drammatica realtà emerge dalle rilevazioni statistiche (la media si riferisce all'ultimo decennio) elaborate dal Comitato sindacale dei trasporti presso la Comunità europea.

Le cause principali di questa «guerra» che rischia di togliere ogni giorno un crasi alto tributo di sangue vanno ricercate — si afferma — nella espansione del mezzo privato di trasporto cui si è accompagnato negli ultimi 20 anni il progressivo degrado del trasporto pubblico. Nel '61 un memorandum comunitario sollecitava uno sviluppo dei trasporti che facesse beneficiare i trasportatori e gli utenti dei vantaggi della concorrenza. Una politica liberista — rileva il comitato sindacale — che ha fatto fallimento e che, soprattutto, ha imposto costi sociali alla collettività sempre più insostenibili: vittime umane, degradazione ambientale, notturna, sperperi energetici, congestio-

ni urbane e sempre maggiori sacrifici anche per i lavoratori del settore.

Le realtà nazionali non sono evidentemente tutte identiche. Le situazioni di degrado del trasporto pubblico sono più o meno accentuate. Ovunque, in ogni caso, si sente la necessità «imperiosa e urgente» di un cambiamento di tendenza, di avviare, dare corso alle riforme. Quali, in che tempi, con quali risorse, con quali obiettivi, sono tutti temi che i sindacati europei dei trasporti, sia quelli aderenti alla Cee (Confederazione europea dei sindacati) sia la francese CGT, le Commissioni operose spagnole e i sindacati jugoslavi, affronteranno martedì e mercoledì prossimo a Roma nel corso della conferenza internazionale promossa dal comitato sindacale dei trasporti della Cee e dall'ITJ (International transport federation).

Un avvenimento — ci dice il compagno Lucio De Carlini, segretario generale della Fil-Cgil — di grande portata. Basta guardare, appunto, alle adeguatezze di un sistema integrato di 19 Paesi. Con questa iniziativa — dice ancora De Carlini — ci prefiggiamo di raggiungere almeno tre obiettivi.

Eccoli: «rappresentare con forza la complessiva crisi dei trasporti in Europa, così come viene analizzata dal documento preparatorio. Quella che affrontiamo è una crisi di programmazione di una nuova

composizione-integrazione dei diversi modi di trasporto, ma è anche crisi di investimenti; dimostrare che i trasporti, ovviamente decisi per una crescita della integrazione europea, possono contribuire ad una politica comune di risparmio energetico; sollecitare Comunità e governi nazionali ad operare un salto di qualità nella politica dei trasporti, a battere quella concezione liberistica cui si riferisce il documento preparatorio che ancora «impronta largamente le scelte comunitarie».

Le «soluzioni» che il comitato sindacale della Cee indica nel suo documento, sono per lungo parte quelle stesse che da anni andiamo sostenendo nel nostro Paese, che hanno formato oggetto di studi, conferenze e anche misure legislative, ma che tardano ad essere applicate ed attuate. Al fondo di tutto c'è però la necessità di cambiare la «filosofia» del trasporto, di realizzare quella che il documento preparatorio della conferenza di Roma indica come una «politica pianificata di coordinamento tra i diversi modi di trasporto».

Insomma i sindacati europei dei trasporti valutano essere ormai irrinunciabile la realizzazione di un sistema integrato nel quale i differenti modi di trasporto siano complementari e tali da offrire i servizi per i quali essi sono più appropriati tenuto conto degli obiettivi economici e sociali, compresi quelli della politica sociale, dell'energia, dell'ambiente, della gestione del territorio, dell'industria e della ricerca».

Le indicazioni sono chiare. Il trasporto pubblico, di persone e di merci, deve avere la precedenza pur ricercando un giusto equilibrio con quello privato. A tutti i cittadini deve essere data la «garanzia», senza discriminazioni geografiche del diritto ad un valido trasporto collettivo. E allora — sono solo delle richieste che ci limitiamo a citare per sommi capi — la si deve finire ad esempio con la soppressione progressiva di numerose tratte della rete ferroviaria (anzi, anche per ragioni energetiche è questo il settore in cui si debbono fare i maggiori investimenti) e bisogna cominciare a pensare seriamente alla chiusura dei centri storici e a liberare progressivamente le città dall'assedio delle auto private.

Domani, alla vigilia della Conferenza, incontro stampa nella sede della Federazione Cgil, Cisl e Uil. Vi parteciperà il presidente e il segretario del Comitato sindacale trasporti nella Cee, Larry Smith e Clive Iddon e i segretari delle Federazioni trasporti Cgil, Cisl, e Uil.

Illo Gioffredì

Tecnici di volo: firmato l'accordo dopo 12 mesi

ROMA — Si è conclusa al ministero del Lavoro la lunga trattativa per il rinnovo del contratto di lavoro dei tecnici di volo. L'ipotesi di accordo è stata firmata ieri dal ministro Di Gesi con l'assenso delle parti interessate.

I punti qualificanti dell'intesa prevedono, per la parte normativa, una diminuzione dei turni di notte più faticosi ed anche una più oculata distribuzione dei rimanenti. Per la parte economica, invece, è stato deciso un aumento del dieci per cento dello stipendio mensile e una non definita sliovazione della indennità di volo.

Inoltre, come già deciso nei

precedenti accordi tra l'Inter-sind e sindacati, verrà istituita una commissione che avrà il compito di vigilare e tutelare la salute nell'ambiente di lavoro.

Dopo circa dodici mesi, quindi, si mette la parola fine ad una delle più lunghe vertenze di questi anni che proprio per il felice esito di ieri potrà diventare «battistrada» delle vertenze ancora aperte nel trasporto aereo: ad esempio quella dei piloti.

Il ministro Di Gesi, infine, dopo la firma della ipotesi di intesa ha invitato i sindacati ad introdurre nel testo contrattuale l'autoregolamentazione del diritto di sciopero.

Turismo: la Confindustria blocca ancora il contratto

ROMA — Non è bastato nemmeno il compromesso di venerdì scorso per risolvere la vertenza turistica. La Confindustria continua sostanzialmente a rifiutare la trattativa tanto che la riunione fuses dell'altra notte al ministero del Lavoro è stata interrotta per i contrasti sul salario e sull'orario di lavoro.

«Ancora una volta — ha detto Domenico Gotta, segretario generale della Filcams-CGIL — la controparte, ponendo continue riserve, non ha consentito la positiva conclusione all'accordo. A questo punto siamo costretti a mantenere lo stato di agitazione fino a che la situazione non si sblocca».

In seguito al mancato accordo il ministro del Lavoro Di

Gesi, in qualità di mediatore nella vertenza, ha proposto un documento per sbloccare la situazione che le organizzazioni dei lavoratori Filcams-Cgil, Filasest-Cisl e Uilvuc-Uil si sono riservati di esaminare in una riunione del direttivo unitario che si è svolta ieri mattina, appena poche ore dopo l'interruzione della trattativa.

La linea di tendenza all'interno delle organizzazioni sindacali è di non far fallire di nuovo l'opera di mediazione continua. Fierro e quindi, di accogliere in linea di principio il documento di mediazione, definito dalle stesse organizzazioni dei lavoratori «equilibrato».

La posizione del padronato, invece, non è ancora definita: si aspetta martedì prossimo.



Clearasil: asciuga i brufoli.

Una ragione c'è se oggi Clearasil, Crema antisettica, è un prodotto molto conosciuto ed usato da chi ha problemi di brufoli. Vediamo quale: si sa che la principale causa di formazione dei brufoli sta nell'accesso di sebo (cioè di grasso che la pelle produce).

Si può anzi affermare che il sebo è la vera causa dei brufoli. Il sebo infatti comincia ad ostruire i pori (ecco i punti neri) e finisce per provocare, per intervento dei batteri, le piccole irritazioni.

Come agisce Clearasil? Praticamente asciugando il sebo grazie ad una sostanza dal particolare e prolungato potere assorbente contenuta in Clearasil, la bentonite.

Ma anche i batteri vanno eliminati assieme al grasso. Clearasil, perciò, contiene anche una efficace sostanza antisettica capace di svolgere questa azione.

Clearasil Crema antisettica si trova in farmacia in due tipi: color pelle, che nasconde i brufoli mentre agisce e bianca, che agisce invisibilmente.

Il sebo (grasso) è causa di brufoli. L'azione caratteristica del resorcimento e dello scrub all'azione antisettica ed assorbente.

Una granne associazione, i brufoli: con Clearasil fanno grigio in viso che si restituisce (C.C. - Firenze)

Clearasil: molte ore di potere assorbente.

Leggere attentamente le avvertenze. Base N° 704 e 703 Min. San. del 12-12-1975. Aut. N° 5159 Min. San. del 20-6-1981.