

Marcora vuole altri 1.400 miliardi sui consumi elettrici delle famiglie

Attacco provocatorio ai sindacati con cifre fasulle - Tariffe scontate o tariffe superiori al costo? - Il ministro butta fumo negli occhi per non rivedere l'intera impostazione della gestione ENEL - Parte l'industria per l'elettricità da cellule solari

ROMA — Il ministro dell'Industria Marcora ha di nuovo sollevato il polverone dando credito ad un calcolo secondo il quale l'ENEL praticerebbe sconti di tariffa per 1992 miliardi all'anno. Marcora ne ricava che si dovrebbero mettere a carico delle famiglie altri 1.400 miliardi di lire sostenendo che l'84% delle famiglie italiane pagherebbe attualmente una tariffa inferiore al dovuto (la cosiddetta «fascia sociale»).

Negli ambienti sindacali questa sortita è stata interpretata come un siluro al colosso sindacati-governo: poiché i sindacati non potrebbero accettare un aggravio ulteriore di 1.400 miliardi, per di più a spese della popolazione a minor reddito, sorgerebbe un nuovo motivo di rottura. Tuttavia vi sono altri aspetti.

CIFRE IN LIBERTÀ — Le cifre di Marcora sono già state contestate, in alcuni casi clamorosamente: le forniture agevolate a dipendenti ENEL, calcolate 35 miliardi, costerebbero in realtà 6 miliardi. Tuttavia l'insieme dei calcoli di Marcora è vizioso dal fatto che la tariffa normale prevede un prezzo, per i soli utenti familiari, superiore al costo. L'ENEL, in sostanza, è come quel commerciante che aumenta il prezzo del 20% e poi offre... lo sconto del 15%. Agendo in questo modo si arriva a includere l'84% delle famiglie

nella fascia sociale. La famiglia «agevolata», in realtà, paga pur sempre il chilowattora più dell'industria e più dell'effettivo costo di produzione.

Il governo ha già gravato questa struttura tariffaria con l'aumento del 2% al biennio e, inoltre, ha autorizzato i Comuni a imporre altre 10 lire a chilowattora. Reintroducendo l'imposta comunale di consumo abolita nel 1973 sono già stati introdotti rincari che graveranno in media fra 5 mila e 14 mila lire in più sulla bolletta bimestrale dell'utente più modesto.

IL DISAVANZO — La manovra provocatoria di Marcora ripropone, quindi, l'esigenza di una revisione di tutta la tariffa in senso punitivo. I risultati che potrebbe dare tale revisione — necessaria nel tempo — non inciderebbero però in modo effettivo sul reperimento di cinquemila miliardi necessari all'ENEL. Sarebbero solo una giustificazione per rinviare soluzioni efficaci dell'indebitamento e del rendimento della gestione. L'indebitamento è arrivato a 20 mila miliardi ed ha un costo, fra interessi, indicizzazioni e rischio di cambio, che raggiunge in certi casi il 30%. L'aggravio da interessi si sovrappone al caro-petrolio nei costi di ENEL. Evidente la necessità di ristrutturare il de-

bito ENEL per ridurre il costo. D'altra parte, il conto di gestione ENEL è depresso dalla stagnazione nelle vendite di elettricità, dai ritardi nell'entrata in funzione di impianti, da insufficienze nel rinnovamento di installazioni. Il progetto di sviluppare l'offerta di servizi al pubblico — il famoso progetto per la collocazione degli scaldacqua solari — non parte. L'intera economia di gestione dell'ENEL presenta grosse falle di redditività.

CELLULE SOLARI — Ieri è stato presentato il programma ENI per lo sviluppo in Italia dell'industria per la produzione di cellule fotovoltaiche. La «Pragma» (75% ENI, 25% un gruppo privato) investirebbe 60 miliardi per costruire due fabbriche (produzione del silicio e di cellule fotovoltaiche) nelle località di Nettuno e di Tito. Il progetto prevede la riduzione del costo a tre milioni di lire per chilowatt di potenza installata, largamente accettabile per una produzione integrativa di energia elettrica e l'elettrificazione di aree isolate dalla rete. La «Pragma» opererà in collegamento con la «Solaris» americana, per lo sviluppo di tecnologie, e mira all'acquisto di una fetta del 10% sul mercato mondiale. L'obiettivo non è tanto la produzione di energia in Italia quanto nei paesi ancora privi di capillari reti elettriche.

Tariffe RCA: i nuovi importi in vigore dal 1° febbraio

GRUPPO 1:	fino a 10 CV. L. 118.900	GRUPPO 3:	fino a 10 CV. L. 93.900
10/12 CV. » 177.200	10/12 CV. » 140.000	12/14 CV. » 148.400	12/14 CV. » 187.900
12/14 CV. » 187.900	14/18 CV. » 237.800	14/18 CV. » 249.900	oltre 18 CV. » 316.300
oltre 18 CV. » 316.300			
GRUPPO 2:	fino a 10 CV. L. 113.000	GRUPPO 4:	fino a 10 CV. L. 77.300
10/12 CV. » 168.300	10/12 CV. » 115.200	12/14 CV. » 122.100	12/14 CV. » 154.600
12/14 CV. » 178.500	14/18 CV. » 225.900	14/18 CV. » 205.600	oltre 18 CV. » 205.600
14/18 CV. » 225.900	oltre 18 CV. » 300.500		
oltre 18 CV. » 300.500			

Nel gruppo uno non è più compresa la zona tariffaria di Napoli che passa invece al secondo gruppo. Il primo gruppo comprende pertanto ora Bergamo, Bologna, Bolzano, Brescia, Lucca, Massa Carrara, Milano e Torino. Nel secondo gruppo oltre a Napoli continuano a figurare Roma, Firenze, Genova, Bari e Cagliari.

Così rincara l'assicurazione

ROMA — L'aumento della tariffa responsabilità autoveicoli (obbligatoria) non ha effetti uniformi ma si differenzia secondo le zone di rischio in cui è divisa l'Italia (vedi tabella). Inoltre, mentre il governo ha ratificato il 13,70% per il taxi, ha accolto rincari del 18,20% per i taxi, del 20,90% per gli autobus in città fino a 60 mila abitanti. Inferiori alla media sono i rincari per autocarri fino a 40 q.li contro proprio (11%) e i motocicli (12,7%). Si presume che il rincaro porterà nelle casse delle compagnie circa 420 miliardi di lire. Il massimale (minimo obbligatorio) di copertura dei rischi resterà immutato fino a giugno, vale a dire che l'entità di rischio coperto diminuirà per effetto dell'inflazione. In cambio, da luglio la copertura raddoppia: ma poiché gli effetti di costo sono ritardati nel tempo, ne vedremo gli effetti nel calcolo della tariffa 1983.

Nel 1981 le 213 compagnie operanti in Italia hanno raccolto 8.381 miliardi con l'incremento del 24,2%. L'obbligatoria autoveicoli ha dato 3.321 miliardi restando il «ramo» trainante. Superiore alla media il gettito «infantili e malattie» con 834 miliardi, più 27,8%. Anche il ramo trasporti (volontario) cresce rapidamente con 511 miliardi, più 31% insieme alla «responsabilità civile», 367 miliardi e più 30%. Inferiori alla media gli incrementi dei rami «urto» (323 miliardi, più 22,3%), e «vita» (1.032 miliardi, più 16%) dove nemmeno il forte incentivo fiscale riesce a superare l'ostacolo di gestioni scorrette.

La compagnia del movimento cooperativo Unipol ha un preconsuntivo 1981 con incrementi assai superiori alla media: auto e rischi diversi più 34%, altri rami più 37%, ramo vita più 23%. Nell'insieme il prodotto diretto e indiretto della Unipol è salito a 162 miliardi aumentando del 31,3%.

Denuncia del PCI: si vola al limite di sicurezza

ROMA — Un pilota confessa un giorno, sorridendo per sdrammatizzare il suo sfogo, che «se si dovesse volare quando tutto è OK, non si volerebbe più». Si riferiva naturalmente a quello standard ottimale di servizi di assistenza e di sicurezza che si ritengono ideali per un volo tranquillo. Purtroppo in Italia si è arrivati ad un punto che non di rado — come è stato denunciato ieri nel corso di una conferenza stampa dal compagno Lucio Libertini, responsabile della sezione Trasporti del PCI e dai piloti Calabresi e Briotti e dal controllore di volo Palermo — si va al limite anche degli standard minimi. Allo stato attuale, ma è solo un esempio, sono una decina di punti di controllo o di assistenza nel volo negli atterraggi e nei decolli, che hanno strumenti o apparecchiature inefficienti, in qualche caso da lungo tempo, o non completamente affidabili.

Ciò si ripercuote immediatamente — ha osservato Libertini — ad esempio sulla capacità di servizio. Infatti «alle condizioni di insicurezza delle compagnie aeree e le gestioni aeroportuali rispondono con cancellazioni e ritardi nei voli per recuperare i necessari standard di sicurezza».

Il fatto, purtroppo non è di oggi. Insufficienza di investimenti in impianti, di dispersione dei mezzi disponibili, frammentazione delle competenze, sono alcune delle cause di questa situazione. Ma su un piano operativo le scelte sbagliate, la confusione, le politiche clientelari e le lottizzazioni che hanno caratterizzato il settore del traffico aereo, la lista degli incidenti e purtroppo delle catastrofi negli ultimi trent'anni è lunghissima e riguarda solo gli aerei di linea. Sessantadue incidenti dal gennaio 1951 al gennaio 1980. Ventitré nel solo periodo che va dai primi del '70 al dicembre '78. A questi vanno aggiunti le due ultime catastrofi, quella del '79 a Cagliari e quella del '80 sul cielo di Ustica, su quel «pezzo» di Mediterraneo che molti piloti contestano di fare parte di un «triangolo maledetto».

Non a caso ogni settimana sui «notams», gli avvisi agli aeromobili, c'è l'avvertenza di fare particolare attenzione al transito sulla «aerovia A 18» (quella che passa sopra Ustica) in relazione alla «intensa attività di traffico aereo» e «quali livelli di attività si svolge e che si estende allo spazio aereo della regione informazioni volo di Roma».

Non ci sono, naturalmente solo questi problemi tutt'altro che trascurabili. Ragioni di insicurezza esistono anche negli aeroporti. Ad esempio la mancanza di personale di Fiumicino su cui si concentra la maggior parte del traffico aereo italiano — come ha ricordato Libertini — sotto l'aspetto di un'organizzazione «diffida» dal presidente della Iata, l'organismo internazionale che associa quasi tutte le compagnie aeree del mondo.

Abbiamo accennato alla dispersione dei finanziamenti, non sempre sufficienti, ma nemmeno trascurabili. Appena nel gennaio scorso si è inaugurato il nuovo aeroporto di Lamezia, un impianto modernissimo, ottimamente classificato, ma assolutamente sproporzionato al traffico che vi si svolge. In ogni caso niente da eccepire se alla sicurezza e alla efficienza del trasporto aereo non fosse andato appena il 5 per cento degli stanziamenti decisi dal '73 al '79.

Ciò che si richiede — ha detto Libertini — e sono questi gli obiettivi per i quali il PCI si sta battendo e si batte, è una «politica di ampio respiro e razionalità: piano degli aeroporti, rafforzamento e qualificazione dell'assistenza al volo (ANAV), riforma di Civitavecchia (non quella proposta dal governo che i comunisti non approvano), la costituzione di un organismo indipendente che soprintenda al controllo della sicurezza alle dirette dipendenze della presidenza del Consiglio, investimenti incisivi per le apparecchiature aeroportuali e per la organizzazione del controllo del volo». Nell'attesa si richiedono una serie di interventi minimi e indispensabili per collocare ad un grado accettabile la risoluzione dell'equazione sicurezza-regolarità.

Ma è anche indispensabile — ha detto Libertini — avere un unico interlocutore anziché cento. Deve essere cioè messo fine alle competenze suddivise fra una miriade di ministeri, enti, organismi. Ciò se si vuole realizzare una reale politica per il trasporto aereo, così come occorre al nostro Paese.

Illo Gioffredi

posta pensioni

Tutto dipende dal centro elettronico

pagamento dell'indennità ai collaterali aventi diritto

L'INPS accredita i contribuiti

Da alcuni anni ricevo dall'INPS la pensione sociale. Nel 1980 in base a una legge, di cui non ricordo il numero, fu disposto un aumento di lire 20.000 a partire dal gennaio dello stesso anno. Tale aumento non l'ho ancora ricevuto, mentre riscuoto regolarmente le lire 20.000 di aumento concesse nel 1981. Siccome arcaicamente devo ancora avere lire 260.000 per il 1980. Malgrado mi sia recata svariati volte presso i sottoposti uffici dell'INPS di Bari per conoscere i motivi di tale omissione, mi è stato sempre risposto che loro non possono fare niente in merito alla soluzione di questo problema in quanto dipende esclusivamente da Roma che provvederà quando sarà il momento.

Come mai ad altri pensionati questo non è successo?

DOMENICA MORGESE Bari

Al centro elettronico dell'INPS di Roma c'è stato spiegato che al momento del calcolo della tua pensione relativa all'anno 1980, secondo i programmi stabiliti, avvenuti entro l'anno 1982. Se ciò avverrà nei primi mesi o successivamente non ci è stato possibile appurarli in quanto pare si aspettino ordini da chi non si sa, per far muovere il «cavallo». A questo punto non ti resta che avere ancora della pazienza. Al centro elettronico ci ripeto che una volta impostati i programmi di elaborazione delle pratiche non è possibile intervenire a favore di una pratica o di un'altra — cosa che non sarebbe corretta e onesta — contenuta in un determinato «stock». Situazioni di ritardo, di eccessivo ritardo, si verificano perché il centro elettronico non funziona al ritmo con il quale dovrebbe funzionare. Questo è uno dei problemi per cui non vanno le cose all'INPS.

Il 9 aprile 1978 ho ricevuto dal ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale la comunicazione di accoglimento della mia istanza intestata a favore dei benefici di cui alla legge n. 36 del 15-2-1974 in favore dei perseguitati politici. Da allora ho ricevuto due acconti, uno l'8-5-1980 e l'altro il 1-7-1981, dopo di che non ho visto altro, né la mia pensione è stata ancora ricostituita. Desidererei sapere qual è la mia attuale situazione e quali eventuali passi dovrei fare per avere la liquidazione definitiva.

DINO SECCHI Falconara M. (Ancona)

Nessun passo c'è da fare presso la sede INPS di Ancona la quale ha già effettuato gli adempimenti di sua competenza ed ha, a suo tempo, inviato la tua pratica al centro elettronico dell'INPS di Roma ove, abbiamo appreso, sarà elaborata, secondo gli attuali programmi, verso aprile del corrente anno. L'INPS di Ancona ci ha, comunque, assicurato che se, malgrado, la liquidazione della tua pensione dovesse protrarsi ulteriormente per il verificarsi di fatti nuovi (cambi di programmi, ecc. ecc.), ti corrisponderà un ulteriore acconto a copertura di quasi tutto ciò che ti compete fino al momento della riscossione dell'acconto stesso.

Indennità ai collaterali superstiti

L'ufficio stampa dell'INADEL ha diffuso il seguente comunicato: «L'indennità di fine servizio erogata dall'INADEL al personale di Comuni, Province, Regioni, Unità sanitarie locali, ospedali e degli altri enti locali sarà corrisposta nella forma indiretta — nel caso in cui l'iscritto sia deceduto in attività di servizio — a fratelli e sorelle di quest'ultimo, qualora risultino inabili permanentemente a qualsiasi proficuo lavoro, nullatenenti e conviventi a carico e non vi siano altri superstiti che ne abbiano diritto con precedenza su di loro. «Una recente sentenza della Corte costituzionale, infatti, rilevando l'illegittimità dell'art. 3 della legge 8-3-1968, n. 152, ha equiparato tali collaterali ad altre categorie di superstiti col defunto, ai quali la legge espressamente già riconosce il diritto a tale indennità. In attesa di una nuova norma di legge che recepisca la sentenza della suprema Corte, l'INADEL ha già iniziato il riesame di quei casi rimasti in sospeso ed assicura il suo comunicato che provvederà in tempi molto brevi al nostro Paese.

Nel 1971 inoltrai all'INPS domanda di pensione per invalidità avendo prestato la mia opera per una famiglia di Livorno. La domanda fu fermata in quanto l'INPS asseriva che non era esistito un rapporto di lavoro subordinato e contribuito. In seguito, con sentenza del pretore di Livorno, l'INPS dovette riconoscere l'esistenza del rapporto di lavoro e fu condannato alle spese di giudizio. Successivamente, fui sottoposto a visita medica e non fui riconosciuta invalida; ma dopo il ricorso, a seguito di una seconda visita, risultarono i motivi di riconoscimento dell'invalidità. Non avendo saputo più niente, mi rivolgo a voi per essere aiutata a risolvere la mia annosa situazione.

LIPERINI A. LEONARDI Livorno

L'ufficio contributi della sede INPS di Livorno, a seguito del nostro interessamento, si è mosso e sta ora provvedendo al riaccredito dei contributi per il suo lavoro relativo al periodo per il quale era stato precedentemente disconosciuto il rapporto di lavoro e poi riconosciuto a seguito sentenza del pretore di Livorno. Subito dopo l'accordo dei contributi la tua pratica verrà passata all'ufficio pensioni che procederà alla liquidazione della prestazione pensionistica da te richiesta. L'INPS di Livorno ci ha promesso che nei prossimi mesi del 1982 verrà risolta la tua pratica.

Consigliamo la rivalutazione

Sono del 1922, a fine guerra, mi sono trovato con molteplici ferite in varie parti del corpo e con esiti traumatici. A seguito della visita medica del 2-4-1974 mi concessero una *una tantum* per un biennio, che io non ho mai accettato. Poi mi liquidarono l'una tantum per due anni e da allora ai miei ripetuti appelli hanno sempre risposto che non esistono aggravamenti o tracce tali da comportare un aggiornamento per migliorata di pensione. Io mi domando se, partito per la guerra senza alcuna deficienza o deformazione fisica, ora mi trovo con cicatrici che mi danno un enorme fastidio d'estate e maglieria, d'inverno, perché non concedermi almeno l'ottava categoria vitalizia?

CIRO BARBATO Napoli

In merito alla tua pratica, presso il ministero del Tesoro — Direzione generale delle pensioni di guerra — ci hanno fatto capire che trattasi di esiti stabilizzati ragioni per cui ti consigliamo di inoltrare istanza non di aggravamento, ma di rivalutazione. Su tale istanza si pronuncerà, ovviamente, la Commissione medica superiore.

Indispensabili le generalità complete

Nell'ottobre 1975 ho presentato la domanda per ottenere la ricostituzione della pensione INPS di cui sono titolare. Il 9 giugno 1978 l'ufficio Gestione pensioni dell'INPS di Pesaro mi comunicò l'accoglimento della domanda dicendomi che erano in corso le operazioni di liquidazione per determinare il nuovo importo mensile della pensione. Dopo tale comunicazione sono passati più di tre anni e mezzo. Quanto tempo dovrà ancora attendere?

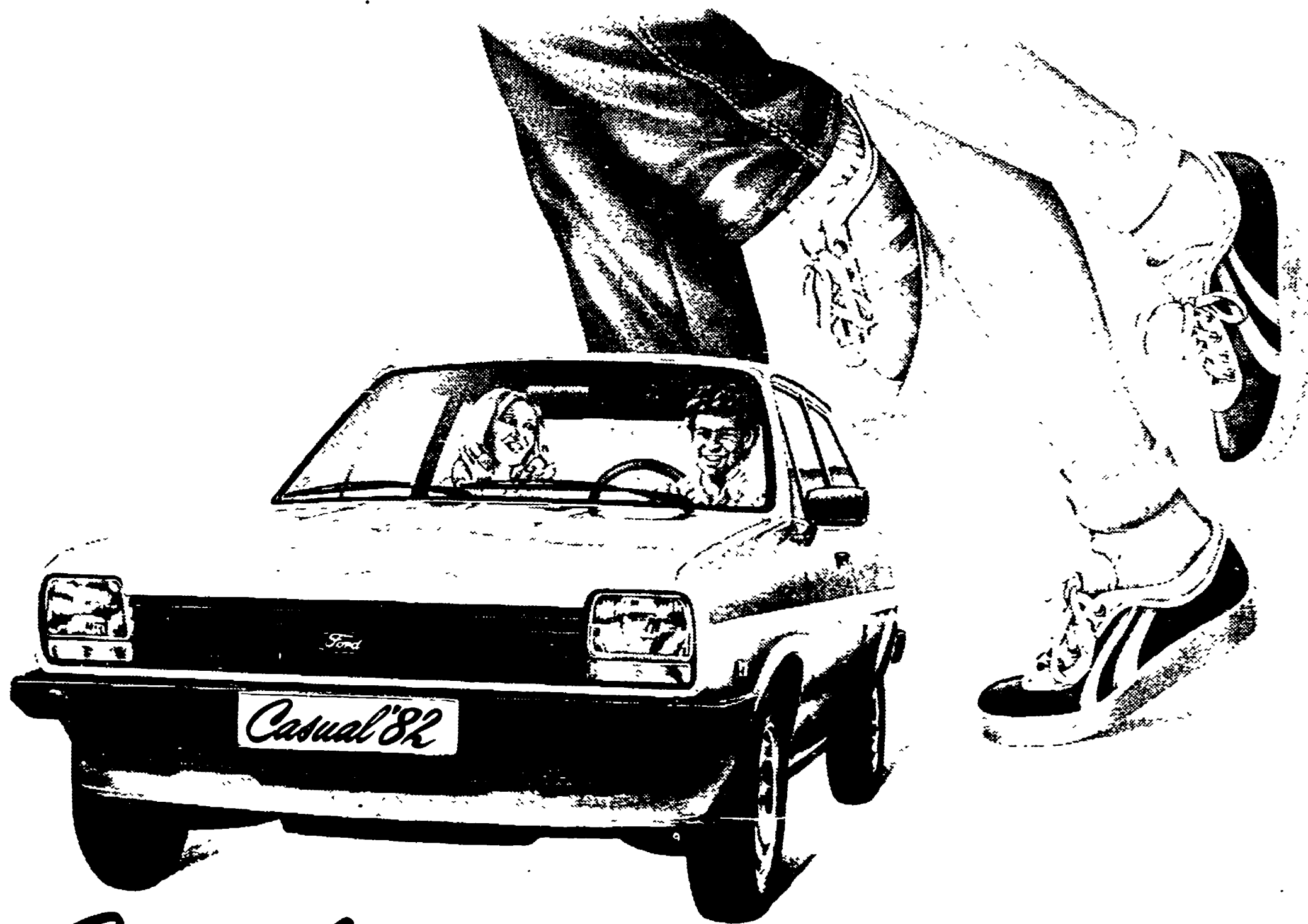
VITALIANA FASTIGGI Pesaro

Per rintracciare la tua domanda e accertare quindi il motivo del lungo silenzio dell'INPS, è necessario che tu ci faccia conoscere la tua esatta data di nascita e possibilmente il numero e la categoria di pensione in godimento. Analoga sollecitazione a segnalarti le generalità complete, il numero e la categoria della pensione, l'istituto che eroga la pensione, rivolgammo a quanti servono alla rubrica «sposta pensioni» per ottenere informazioni e porre questi relativi a situazioni personali. Ciò per consentirti di trovare subito le pratiche e di pubblicare risposte nel più breve tempo possibile.

a cura di F. VITEMI

Anche nell'82, è solo Ford

il modo più Casual di essere auto.



Casual è forte, simpatica, essenziale. Ad un prezzo incredibile: 4.431.000* lire

Un prezzo così, per un'auto scattante, robusta, spaziosa com'è «Casual», costituisce un fatto praticamente unico sul mercato automobilistico. «Casual» è stata progettata con intelligenza, pensata per chi bada alla sostanza delle cose. «Casual» per lui è per lei, vuol dire essere e sentirsi giovani, dinamici, sicuri di sé. «Casual» (con motore 957 cc) e Ford Fiesta '82. Più bella fuori, con i nuovi paraurti più grandi e avvolgenti e con le lunotto nero opaco, più comoda dentro grazie ai nuovi sedili anatomici, alle nuove sospensioni che ti consentono una guida in tutto relax raramente riscontrabili in altre vetture della stessa classe, e alle nuove tappezzerie in tessuti pregiati. La strumentazione e migliorata nel design ed ha una nuova illuminazione. Tutta la vettura è completamente protetta da un eccezionale trattamento anticorrosivo che applicato al sistema di scarico ne raddoppia la durata nel tempo. Un'auto così brillante su strada e con consumi così ridotti, la trovi solo dai Concessionari Ford.

E oggi, inoltre, con la tua «Casual» puoi ottenere:
 — la GARANZIA EXTRA, un programma esclusivo Ford di garanzia triennale
 — l'iscrizione al FORD CLUB, un certo modo di distinguersi e tanti vantaggi.

Casual è Ford Fiesta '82.

Tradizione di forza e sicurezza



(*IVA esclusa - Franco Concessionario)