

Le monete dello SME dipendono dall'esito di Versailles

Ipotesi di svalutazione sul tavolo delle banche centrali dell'Europa

ROMA — Il direttore generale della Banca d'Italia, Lamberto Dini, fa parte della delegazione italiana al vertice di Versailles, dove si dovrà trarre qualche conclusione anche per i rapporti fra le monete del Sistema monetario europeo. Se il vertice fallisse, il franco francese si troverà di nuovo davanti alla necessità di svalutare. Alla Banca d'Italia tutto è pronto per tale eventualità. Si dà per probabile una partecipazione della lira al riallineamento con una svalutazione del 3%, in media, verso le altre valute dello SME. Già qualche settimana fa la Confindustria ha affacciato una tale ipotesi — svalutazione della lira attorno al 4% — a cui, nelle circostanze di allora, si disse di no.

D'altra parte, nella giornata di ieri sono apparsi improvvisamente sul mercato dei segnali distensivi. La quotazione del dollaro è scesa a 1208 lire. Una certa quantità di dollari sembra rinfuffata in Europa sulla base di indicazioni accessibili, probabilmente, solo agli addetti della finanza internazionale. Insomma, l'esito di Versailles rispetto al

problema monetario immediato non è scontato. Una delle ipotesi è che il balletto delle monete continui, al di fuori di qualsiasi accordo. E allora sarebbe più vicina la pura e semplice messa in mora del Sistema monetario europeo, con la liberazione del franco.

Le questioni di medio termine, comunque, non possono certo essere risolte a Versailles.

La prima, il disavanzo di 183 miliardi di dollari programmati dal Tesoro USA per il bilancio di quest'anno (oltre duecentomila miliardi di lire) è uno dei punti at-

torno a cui si aggroviglia tutta la politica interna statunitense. Se il Tesoro preleverà 183 miliardi di dollari dal mercato per finanziare il proprio disavanzo non basterà il risparmio netto prodotto negli Stati Uniti. I flussi d'interesse saranno tali, quindi, da attrarre nel paese più ricco del mondo anche i risparmi del «resto del mondo». Il disavanzo e la recessione USA continueranno quindi a trascinare al rimorchio gran parte degli altri paesi. Il dollaro resterà forte; i disoccupati dei paesi industriali supereranno i 30 milioni; la ripresa degli in-

vestmenti mancherà di finanziamenti anche nei paesi più forti dell'Europa occidentale.

La seconda controversia riguarda il coordinamento e un minimo di gestione comune dei mezzi di pagamento monetari disponibili nel mondo. Le monete usate internazionalmente sono una decina ma quelle che vengono utilizzate per operazioni di finanziamento si riducono ancor più. Già un accordo dollaro-marco-yen sarebbe un piccolo progresso qualora consentisse di alimentare in modo regolare la domanda di moneta a li-

vello internazionale. La soluzione ottima sarebbe invece un nuovo ruolo delle istituzioni collettive, Fondo monetario internazionale-Banca Mondiale, con alcune finalità specifiche (finanziare i paesi più colpiti dalla crisi delle esportazioni, ad esempio).

Dagli Stati Uniti, tuttavia, continua a venire una posizione isolazionista e «di forza». Anche ieri il ministro del Tesoro USA ha attaccato gli europei per i crediti commerciali all'Unione Sovietica da cui dipendono, però, importanti commesse

e rifornimenti di energia essenziali per l'Europa occidentale. Riducendo i crediti ai paesi dell'Est europeo, dicono gli americani, ci sarà più spazio per gli altri. Abbiamo visto però come il Tesoro USA pensa di usare quello spazio: lo assorbe largamente per finanziare il proprio disavanzo, frutto del gigantesco aumento delle spese militari e della declassazione massiccia accordata ai ricchi.

Gli europei potrebbero uscire dando allo SME gli strumenti per funzionare come una zona monetaria in parte autonoma. Inghilterra e tedeschi si oppongono, però, a tale prospettiva. I loro capitali partecipano ampiamente al mercato statunitense, temono rappresaglie, vedono nella creazione di una zona monetaria europea autonoma possibili intralci alla loro strategia di presenza privilegiata nel mercato mondiale. Del resto, il marco tedesco in Europa — come lo yen giapponese in Asia — ha oggi un ruolo dominante che presenta anche vantaggi per la finanza tedesca.

Lunedì il via all'aumento della benzina e del gasolio

ROMA — Si stringono i tempi per il nuovo aumento dei prezzi petroliferi. Lunedì, infatti, si riunirà la Commissione centrale prezzi, l'organo consultivo del Comitato interministeriale prezzi (Cip) che dovrebbe dare il suo parere per la nuova livellazione della benzina (normale e super) e del gasolio.

Sempre nella stessa giornata di lunedì, ma dopo la riunione della Ccp, sarà la volta del Cip che dovrebbe ratificare la variazione dei prezzi petroliferi che, secondo calcoli di esperti, dovrebbe variare tra i venti lire per litro di carburante.

La decisione di mettere in discussione il prezzo dei prodotti petroliferi è scaturita, è bene ricordarlo, dalla rilevazione fatta dalla commissione della Cee che osserva le variazioni, nei paesi presi come «campione» (Germania, Inghilterra, Olanda, Belgio), dei prezzi di questi prodotti. Siccome le rilevazioni hanno dimostrato che il prezzo in Italia risultava inferiore del 4,5 per cento rispetto agli altri paesi, il nostro paese si trova costretto a adeguare i propri prezzi a questa variazione essendo anche scattato il «tetto» del 4 per cento oltre il quale è automatico l'aumento.

In vista del provvedimento per la revisione dei prezzi dei prodotti petroliferi e rivenditori di gas per uso domestico, aderenti alla Confindustria, hanno anche loro chiesto «un equo aggiustamento» dei loro margini di guadagno che, secondo quanto afferma una loro nota, sarebbero fermi dal febbraio del 1981.

postapensioni

Tempi lunghi anche per un ex dipendente della Corte dei Conti

Vorrei sottoporre all'attenzione dei lettori un caso personale, che poi tanto personale non è perché analogo a situazioni di tanti altri cittadini.

Sono un ex dipendente della Corte dei Conti, messo in pensione per limiti di età dopo 45 anni di servizio, il 1 marzo 1979. Trascorsi oltre tre anni percepisco ancora meno della metà della pensione che mi compete. Il 19 novembre 1980, dopo una lunga disamina, fu emesso a mio favore decreto di riliquidazione. Ancora oggi la mia pratica viene sbalottata tra la Corte dei Conti, la Ragioneria centrale del ministero del Tesoro e viceversa.

Non c'è verso di sganciarla da questo circolo vizioso. Da oltre 7 mesi si trova presso il servizio pensioni della Corte dei Conti, che non si può dire sia oberato di lavoro se si considera che ha un organico di 9 impiegati, che la Corte mette in pensione circa 30 (dico trenta) impiegati all'anno. Nel 1981 detto servizio avrebbe dovuto praticare delle riliquidazioni, compresa la mia, che in ordine cronologico doveva essere prima del 60% del disbrigo completo di una pratica di riliquidazione (decreto, ruolo e comunicazione all'ENPAS) richiede un lavoro di circa due ore per un ragioniere e tre ore per un datilografo, più le firme. Calcolato che alla data del 19.11.1980 avevo maturato un credito, per arretrati di pensione e riliquidazione della buonuscita, di pochi milioni di lire, dovendo sostenere una spesa, chiesi e ottenni un prestito bancario di uguale importo all'interesse del 25%. Prevedevo di riscuotere gli arretrati nel tempo massimo di un anno. L'anno è passato da tempo ma, a causa delle sempre crescenti distinzioni delle amministrazioni pubbliche, ne passeranno ancora altri.

In questo tempo d'attesa il debito bancario si raddoppia, mentre gli arretrati da riscuotere sono sempre gli stessi, perché lo Stato non pratica la rivalutazione, come dovrebbe, del danno subito per inflazione. Alla fine come lo pagherò questo doppio debito? Perché questi ingiustificati ritardi? Possibile che le amministrazioni pubbliche non sanno fare altro che rendere difficili le cose facili? Il danno economico patito da un pensionato, a causa del tardato pagamento del dovuto, per svalutazione del credito, non dovrebbe essere risarcito dalle amministrazioni e queste rivela sui funzionari e impiegati che hanno causato il ritardo?

EMANUELE MARAVALLI (Roma)

Istanza di opzione

Dopo la reiezione da parte della Corte dei Conti della mia domanda di aggravamento, ho inoltrato domanda di opzione alla Direzione generale delle pensioni di guerra ove, ho saputo, giace la mia istanza in quanto la Corte dei Conti non ha ancora restituito la pratica.

GARIBALDI NUCCITELLI (Roma)

Solo il 26 aprile 1982 il ministero del Tesoro — Direzione generale delle pensioni di guerra — ha richiesto il tuo fascicolo alla Corte dei Conti (colà a suo tempo trasmesso per il ricorso da te inoltrato e successivamente respinto), allo scopo di poter trattare l'istanza di opzione da te avanzata.

La causa affidata al magistrato

Poché la mia domanda di pensione di guerra mi è stata più volte respinta, nel 1970 ho affidato la causa a un legale di Roma che ha proposto un nuovo ricorso alla Corte dei Conti. Successivamente sono venute a sapere che il mio ricorso porta il numero 839364 del 1970 affidato al magistrato competente per l'istruttoria. Il magistrato l'11-10-1978 ha richiesto alla Direzione generale delle pensioni di guerra il mio fascicolo e non l'ha ancora ricevuto. Quale la causa di questo inspiegabile ritardo?

RENZO MASERTI (Pisa)

Il tuo fascicolo è stato finalmente restituito dal ministero del Tesoro alla Corte dei Conti il 15-2-1982 e il 19 dello stesso mese è stato assegnato al magistrato per la trattazione. Quanto durerà la «trattazione» non siamo in grado di dirlo e indubbiamente riteniamo non lo sappia neppure lo stesso magistrato che dovrà istruire il tuo ricorso.

Presso quale INPS ha presentato la domanda?

Ex operaio della «Breda» di Sesto San Giovanni, attualmente pensionato al minimo: poiché nel 1951 fui licenziato per motivi politici e sindacali, nel mese di marzo 1980 presentai domanda per il riconoscimento previsto dalla legge n. 36 del 15.2.1974 e n. 648 del 19.12.1979. Mi risulta che il mio fascicolo dal 1981 è stato inviato al ministero del Lavoro.

MARIO VALLI (Teramo)

Il ministero del Lavoro al quale abbiamo chiesto notizie in merito alla sua richiesta ci ha detto che per rintracciare la pratica occorre che ella ci faccia conoscere la sede INPS alla quale ha presentato, a suo tempo, la domanda e, possibilmente, anche la data di inizio della richiesta stessa dall'INPS all'apposito Comitato istituito presso il ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale.

a cura di F. VITEM

Ha ripreso a salire il deficit energetico

ROMA — Il disavanzo di 1316 miliardi negli scambi commerciali di aprile — 6966 miliardi per i primi quattro mesi dell'anno — non dice la verità circa la gravità degli squilibri (che si vanno accentuando) nella struttura produttiva italiana. Il dato più indicativo, infatti, è il peggioramento delle importazioni di prodotti energetici che hanno generato un disavanzo

di 10445 miliardi in quattro mesi a fronte degli 8.812 miliardi del primo quadrimestre 1981. In questo periodo il prezzo del petrolio è stato cedente; la domanda di energia è stata stagnante. Evidentemente sono state ricostituite le scorte. Ciò non diminuisce la gravità del fatto che la dipendenza dal petrolio risulta piuttosto rafforzata, in assenza di un ricorso

maggiore a fonti di energia diversificate, al risparmio e alle fonti interne.

Ma sono aggravati anche i deficit dei comparti alimentare (2799 miliardi in quattro mesi) e dei prodotti chimici (1317 miliardi). I relativi «piani» di sviluppo — agro-alimentare e chimico — sul tavolo da anni non progrediscono di un passo.

A queste tendenze rovinose

si è parzialmente rimediato esportando faticosamente, lavoro. Sono in largo progresso le esportazioni ad alto contenuto di lavoro umano: i tessili e l'abbigliamento, con 3802 miliardi di attivo, i prodotti della meccanica con 2826 miliardi di attivo (in particolare mezzi di trasporto). In un mondo in recessione il basso costo del lavoro

italiano ha consentito di aumentare le esportazioni del 41,5% nel primo quadrimestre contro il 30,8% di aumento delle importazioni in valore. La differenza resta ampia: 33.014 miliardi di ricavi da esportazioni e 39.980 miliardi di spesa per importare.

Fra le importazioni strutturalmente in disavanzo, quelle dei prodotti siderurgici: l'ac-

ciaio comporta per l'Italia un disavanzo annuo di 2000 miliardi nella bilancia di pagamenti. Ciò si deve anche a insufficienze qualitative nell'offerta, cioè ad una politica sbagliata dell'Italsider che ha trascurato altri comparti della domanda interna. Tuttavia agisce negativamente anche il tipo di organizzazione del mercato deciso in seno alla Comunità europea. Attualmente l'Italider non può sfruttare gli impianti costruiti con ingenti investimenti accumulando così enormi perdite. Ha chiesto alla Comunità europea di autorizzare una maggior produzione di un milione e mezzo di tonnellate; ha ottenuto di aumentare per quest'anno di sole 700 mila tonnellate. Il presidente dell'Italsider, Nicola, l'ha salutata come una vittoria. Il mercato dei prodotti siderurgici, reso difficile dalla profonda recessione mondiale, resta estremamente difficile e l'Italider dovrà cambiare un'organizzazione e la sua struttura produttiva se vuole recuperare.

Liberisti fuori protezionisti in casa

Tira aria di sanzioni e protezionismo in casa Fiat, malgrado le speranze di Gianni Agnelli che (all'estero) predica il superamento di ogni barriera, l'integrazione e via dicendo. Ma ecco qui, sotto i nostri occhi, una circolare firmata dal signor V. Follo del settore Fiat veicoli industriali diretta a quelle centinaia di piccoli imprenditori che in qualche modo hanno a che fare con il grande colosso dell'auto per i lavori di pulizia, per la fornitura di particolari, ecc. È una specie di «verboten» altisonante. Cari signori, dice la missiva, d'ora in poi dovete usare esclusivamente veicoli Iveco per il trasporto delle vostre merci e specialmente quelle che consegnate ai nostri stabilimenti, oppure scegliere trasportatori che ugualmente usino veicoli Iveco. Avete altri veicoli per il trasporto? Nessuna preoccupazione, la Fiat tratterà «permuta e acquisti di veicoli a condizioni particolari.

Saranno possibili scambi; importante è eliminare la concorrenza. La lettera conclude con un annuncio perentorio ai provvedimenti discriminatori (sic) saranno costretti dal divieto di ingresso ai veicoli non Iveco e Fiat auto nei nostri stabilimenti a far data dal giorno 1-9-1982. È il secondo divieto; un altro, non dissimile, aveva colpito operai, impiegati e tecnici; anche per loro «verboten» al parcheggio a Mirafiori di auto con marchio diverso. È un bel guaio. Pensate ad un immaginario signor Rossi, fornitore della Fiat, e magari anche dell'Alfa Romeo o di altre aziende. Che cosa farà? Dovrà avere a disposizione un numero infinito di camioncini, a seconda della Ditta? Oppure l'Alfa sarà più liberale? E che cosa farà l'argentino De Tomaso? Siamo in attesa degli sviluppi. La guerra dell'auto è fatta anche così.

Lo sviluppo del Sud esige scelte prioritarie anche nel settore dei trasporti

Dalla nostra redazione NAPOLI — Il potenziamento e la progressiva integrazione di una moderna e produttiva rete del trasporto nel Mezzogiorno è l'obiettivo che la Fiat-Cgil si propone di raggiungere con le battaglie dei prossimi mesi ed anni. È la strategia lanciata dall'organizzazione nei due giorni della Conferenza tenutasi a Napoli e conclusa ieri mattina dopo un intenso dibattito.

Sforzo costante, quello di evitare la semplice elencazione di richieste, caso per caso, regione per regione. È emersa, al contrario, l'esigenza messa in luce fin dall'inizio: l'introduzione di una tenuta dal compagno Sergio Mezzanotte della segreteria nazionale della Fiat, di individuare alcune priorità di valore generale e nazionale capaci di avviare una politica nuova, di selezionare i pezzi di un sistema integrato ed efficiente dei trasporti nel Mezzogiorno.

Nel concreto l'attenzione viene rivolta ad alcune aggregazioni esistenti, oggi afflitte da non poche difficoltà, ma ricche di potenzialità. Da un lato, sul Tirreno tutta l'area portuale napoletana e campana. Il suo rilancio non può prescindere dal collegamento veloce attraverso strade e ferrovie con l'interno, fino all'Adriatico, verso l'altro sbocco sul mare: il porto di Taranto. Ed ecco, allora, la necessità di battersi per convogliare su questo disegno strategico risorse ed energie. Si delinea, in questo modo un primo sistema organico, collegato attraverso una opportuna rete di interporti: Napoli e Taranto; Gioia Tauro (come terminali carboniferi) e Brindisi (al servizio della prevista centrale a carbone) grazie alla quale assicurare il traffico veloce di merci e passeggeri.

Per i collegamenti con la Sicilia, pur contemplando l'opportunità di procedere sulla strada della progettazione e della realizzazione in futuro di un ponte sullo stretto, si bada a individuare soluzioni nei tempi medi che evitino la

paralisi degli scambi tra l'isola e il continente. Di qui l'ipotesi di attrezzare i porti di Palermo, Catania e Milazzo per il traffico col Nord del Tirreno e l'Adriatico, in modo da snellire la congestione sullo stretto.

Ecco, insomma, alcuni pezzi portanti di una strategia che punta, al di là della retorica, a fare del Mezzogiorno un'area sviluppata con un'importante funzione di raccordo tra l'Europa, l'Africa e i Paesi dell'Oriente, esaltando al massimo la felice posizione della nostra penisola nel Mediterraneo.

Un specifico approfondimento è stato, quindi, dedicato dalla Fiat al problema del trasporto nelle grandi aree metropolitane del Mezzogiorno. Su questo terreno una diretta testimonianza è stata portata dal compagno Valenzi, sindaco di Napoli, intervenuto ieri ai lavori. A Napoli, com'è noto, l'amministrazione da mesi sta effettuando uno sforzo massiccio per alleviare il problema del traffico: vige, intanto, la circolazione a targhe alterne. Valenzi ha ricordato l'impegno realizzato per il potenziamento del servizio pubblico, dall'Atan, all'avvio dei lavori per la metropolitana. La nostra organizzazione — dice Giovanni Zeno, segretario regionale della Fiat campana — sostiene la necessità di affrontare la congestione delle grandi aree metropolitane come Napoli attraverso l'uso coordinato di più elementi: trasporto su ferro e su gomma, ammodernamento e qualificazione delle ferrovie in concessione, rapido innescio dei piani regionali per i bacini di traffico come indispensabile riferimento giuridico e territoriale per definire gli interventi opportuni.

La Conferenza è stata conclusa ieri mattina da Silvano Verzelli, segretario federale della Cgil. Tra i lavoratori e i delegati sono state raccolte decine di firme di adesione alla manifestazione nazionale per la pace di oggi a Roma.

Procolo Mirabella



METTE IN MOTO LA FRESCHEZZA.



La Johnson Wax ha messo a punto Frescolino auto, un nuovo deodorante speciale per quel «piccolo ambiente» che è l'auto. È speciale nella formula che consente di mantenere nell'auto un'aria sempre fresca e delicatamente profumata. Infatti l'aria stagnante, fluendo attraverso un particolare tappone filtrante, ne esce rinfrescata e pulita. Speciali sono le profumazioni, al pino, alla melia e alla colonia, appositamente studiate nella composizione e nell'intensità. Speciali sono la forma e il colore, concepiti per permettere a Frescolino auto di inserirsi perfettamente nell'estetica dell'abitacolo. Frescolino auto è autoadesivo ed ha una pratica valvola per regolare facilmente l'intensità del profumo. Frescolino auto. Qualcosa di molto speciale che mette in moto la freschezza.

FRESCOLINO SPECIALE PER AUTO. GARANTITO DALLA JOHNSON WAX.