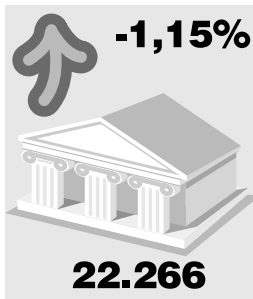
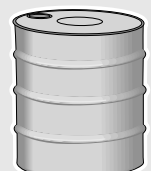


Il prezzo del greggio sceso ai nuovi minimi da cinque mesi



petrolio

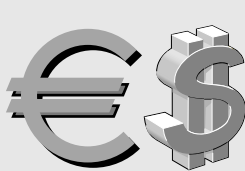
Londra



\$ 18,45

euro/dollaro

0,8817



(lire 2.196)

MILANO Prosegue il calo dei prezzi del greggio sui mercati internazionali. Ieri il Brent, il greggio di riferimento europeo, con scadenza a marzo ha toccato i nuovi minimi da cinque mesi a quota 18,45 dollari, in calo del 2,79% dalla chiusura di martedì.

Ai livelli di ieri i prezzi del petrolio registrano un calo del 15% rispetto al massimo di 22 dollari toccato dall'inizio dell'anno e una riduzione del 25-30% rispetto alla banda di oscillazione di 25-28 dollari prima degli attacchi dell'11 settembre.

Sul mercato di New York il prezzo del greggio con consegna febbraio è sceso ieri a 18,29 dollari per barile, ossia di 61 cents, corrispondenti ad un ribasso del 3,2%. Si tratta del livello più basso dei prezzi dal 14 dicembre scorso.

L'andamento delle quotazioni è stato influenzato

dai dati resi noti dall'American Petroleum Institute, secondo cui le scorte di petrolio hanno raggiunto il livello più elevato dallo scorso mese di luglio. I prezzi attuali del greggio sono inferiori del 39% rispetto alle quotazioni di un anno fa.

Per quanto riguarda il mercato petrolifero in Italia, nell'intero 2001 i consumi hanno fatto registrare un decremento dello 0,7%, con volumi pari a circa 92,9 milioni di tonnellate. A dicembre i consumi petroliferi nazionali sono risultati pari a 8,6 milioni di tonnellate, evidenziando un incremento del 2,4% rispetto al dicembre 2000. Nei primi undici mesi del 2001 il costo del greggio importato, pari a 387.900 lire a tonnellata, ha mostrato una riduzione del 9,9%. Primo paese fornitore di greggio resta la Libia (23,3%), seguita da Russia (22,2%), Iran (11,9%) e Arabia Saudita (11,7%).

l'Unità
ONLINE
nasce
sotto
i vostri
occhi ora
dopo ora
www.unita.it

economia e lavoro

l'Unità
ONLINE
nasce
sotto
i vostri
occhi ora
dopo ora
www.unita.it

Inps, no al taglio dei contributi

Il presidente Paci: si mette a rischio la stabilità del sistema pensionistico

Raul Wittenberg

ROMA Per l'Inps è allarme sui conti previdenziali. Potrebbero essere pregiudicati dalla delega che il governo ha chiesto per tagliare i contributi dei neo-assunti. Ieri il presidente dell'Istituto, Massimo Paci, ha chiesto all'esecutivo di precisare, nella definizione della legge delega, con quali modalità la fiscalità generale coprirà l'inevitabile buco che si creerebbe per la contrazione delle entrate. Secondo Paci infatti il contestuale aumento contributivo a carico dei lavoratori parasubordinati (dal 12 al 16,9%) non sarebbe sufficiente a recuperare la perdita di tre o cinque punti dei neo-assunti, all'inizio limitata ma destinata a crescere in maniera esponenziale. Anche il Ragioniere generale dello Stato Andrea Monorchio ha confermato i suoi dubbi sul provvedimento: pur evitandosi di pronunciarsi sulla copertura finanziaria della delega, ha sottolineato che questa volta si interviene con la riduzione dei contributi e non delle prestazioni.

Nei primi due o tre anni il rischio per l'Inps - che nel 2001 ha avuto entrate contributive per 153,8 miliardi di euro (quasi 300 mila miliardi di lire) - è limitato per diverse ragioni. I neo-assunti possono contarsi nel turn over annuo del mercato del lavoro, attorno al 3% degli occupati. Paci parla di 200-350 mila giovani rispetto a 13-14 milioni di lavoratori. E di norma spesso la nuova assunzione è già legata ad una iniziale fiscalizzazione degli oneri sociali. Ma di anno in anno si aggiunge un nuovo scaglione di neo-assunti e il buco si allarga. Inoltre qui siamo in una riduzione permanente dell'aliquota contributiva, che andrà a regime fra trent'anni quando la sostituzione generazionale sarà completata, e a quel punto si calcola una perdita di 12,4 miliardi di euro attuali, attorno a un punto percentuale del prodotto interno lordo.

Oltretutto c'è il rischio di un'accelerazione del turn over nei settori in sofferenza, ad esempio l'automobile. Le imprese saranno spinte a liberarsi dei più costosi lavoratori di mezza



L'interno della sede Inps di Roma con la gente in fila agli sportelli

età, sostituendoli con giovani a basso salario e ridotti oneri contributivi. In questo caso il flusso dei lavoratori ad aliquota ridotta potrebbe ingigantirsi accelerando la crisi finanziaria dell'Inps.

Allarme nei conti dell'Istituto per la prevista decontribuzione per i nuovi assunti

La natura politica dell'offensiva del governo contro il sistema previdenziale si svela anche con il rifiuto di accogliere la proposta dei sindacati di intervenire sugli oneri impropri. Ad esempio gli assegni familiari, un contributo già ridotto dal 2,4 all'1,6% della retribuzione. Se accettato, avrebbe procurato alle imprese un gettito superiore del taglio dell'aliquota perché esteso all'intera platea dei lavoratori.

Paci non è preoccupato per il trattamento pensionistico dei neo assunti ma per la transizione a causa del calo delle entrate: «Il governo deve garantire all'Inps un flusso di risorse di origine fiscale che sia garantito di anno in anno. Non all'infinito ma almeno per

un periodo. La cifra che costerà la riduzione dei contributi per i neo assunti infatti non è grande all'inizio ma cresce molto velocemente». Il presidente dell'Inps si augura che le parti sociali trovino un'intesa sulla riduzione

L'aumento del carico per i lavoratori parasubordinati non è sufficiente

Monorchio: stop temporaneo a Maastricht se l'economia è in crisi

ROMA «Nel provvedimento di delega di Maroni non vi sono misure di contenimento della spesa pensionistica, ma vi sono misure che operano sul versante delle entrate, attraverso la decontribuzione. In passato si interveniva solo sulle prestazioni e non sui contributi». Lo ha affermato il Ragioniere generale dello Stato Andrea Monorchio in una intervista a Radio Vaticano. E alla domanda se per questo provvedimento esiste la copertura finanziaria, ha replicato: «mi permetta di non rispondere». Per quanto riguarda i vincoli europei ai conti pubblici, Monorchio ha spiegato che in caso di «stagiazione» dell'economia «si potrebbe immaginare un temporaneo abbandono, e sottolineo temporaneo, delle regole del patto di Maastricht». Per Monorchio la condizione economica attuale è «vicina alla stagnazione», non prevista dal Trattato di Maastricht, «che parla di crescita o recessione». Monorchio ha sostenuto che, in Italia, la crescita economica «languisce», ma ha ribadito che il Paese è «ormai prossimo al pareggio di bilancio», dopo aver centrato per il 2001 l'obiettivo del rapporto deficit-pil dell'1%. «La crescita economica languisce - ha detto il Ragioniere dello Stato - Alcuni indicatori fanno prevedere che nella seconda metà del 2002 la ripresa economica ci sia e che risulti conclamata nel 2003. I Paesi europei hanno sofferto di grosse restrizioni di bilancio per partecipare alla moneta unica. L'Italia più di ogni altro».

Allarme per i servizi di pubblica utilità Decalogo dell'Antitrust per eliminare i freni alla libera concorrenza

MILANO I passi fin qui fatti a favore del mercato e della concorrenza non bastano. I freni e gli ostacoli sono ancora troppi. E ancora troppe sono le vecchie regole da cancellare. Il presidente dell'Antitrust, Giuseppe Tesaro, non usa mezzi termini. E in un Libro Bianco della concorrenza sollecita governo e parlamento ad aprire definitivamente la strada al libero mercato. In particolare, Tesaro lancia l'allarme per i servizi di pubblica utilità, servizi in cui le imprese possono estendere abusivamente la propria posizione dominante in altri mercati liberalizzati. Indicando una possibile via di uscita: la separazione della proprietà tra le diverse fasi di attività. E chiede di mettere fine anche alla pratica delle concessioni che ancora permangono in settori come quello radiotelevisivo e dei trasporti, oltre che alla fissazione di prezzi minimi e massimi e ai limiti di orario per gli esercizi commerciali.

Per proseguire sulla strada intrapresa e «potenziare i risultati raggiunti» l'Autorità ha predisposto una sorta di decalogo. Con gli interventi suggeriti. Eccezioni. 1. Va introdotto un sistema che consenta la più ampia partecipazione di tutti i soggetti interessati alle procedure di formazione delle regolamentazioni, assicurando un'efficace «democrazia procedurale». Obiettivo, evitare che le regole regionali e locali siano troppo restrittive rispetto al quadro normativo sovranazionale e nazionale.

Tesaro: sono ancora troppe le vecchie regole che vanno cancellate

2. Evitare l'introduzione di disposizioni che possano limitare la contendibilità del controllo delle imprese pubbliche, in assenza di imperative esigenze di interesse generale. Per quanto riguarda i servizi di pubblica utilità dove permangono situazioni di monopolio si pone il problema di evitare che le imprese estendano abusivamente la propria posizione dominante in altri mercati liberalizzati. 3. Non devono essere posti tetti alla possibilità di espansione delle imprese mediante la fissazione di quote di mercato. I tetti possono essere utilizzati solo per imporre alle imprese in posizione dominante la dismissione di impianti. 4. Le limitazioni volte a predeterminare la struttura del mercato, come l'autotrasporto di passeggeri a media e lunga percorrenza e nelle farmacie, vanno abolite. 5. L'iscrizione ad un albo professionale deve essere obbligatoria solo quando, oltre al controllo dell'accesso, sia reputato necessario anche un controllo pubblico sull'esercizio dell'attività. 6. L'Antitrust condivide l'eliminazione delle concessioni non conformi al diritto comunitario e la limitazione delle autorizzazioni ai soli casi in cui vi sia una giustificazione consistente nel perseguimento di esigenze di primario interesse pubblico. 7. L'Autorità auspica l'eliminazione di tutte le norme che prevedono prezzi minimi di vendita di beni e servizi. Per quanto riguarda i prezzi massimi per la prestazione di un servizio, occorre riflettere sull'effettiva necessità dello strumento per perseguire obiettivi di interesse generale, tenendo conto dei costi e delle controindicazioni che vi sono connessi. 8. L'Autorità ritiene che la liberalizzazione degli orari vada associata alle possibilità di definire contrattualmente gli orari di lavoro più opportuni, per non avvantaggiare i soggetti di dimensioni maggiori. 9. Viene auspicata l'autoregolamentazione per quel che riguarda la definizione di standard qualitativi. 10. Per l'Autorità la garanzia dell'universalità dei servizi di pubblica utilità è «ineludibile anche in un contesto di liberalizzazione: il diritto alla «prestazione minima». In questo senso la regolazione delle prestazioni minime deve permanere.

I sindacati del trasporto aereo confermano l'astensione dal lavoro di otto ore, mentre Lunardi convoca il vertice per il 23 gennaio. Contestata la mobilità per Alitalia

Domani non si vola, il governo non sa come affrontare la crisi

Giovanni Laccabò

MILANO La crisi del trasporto aereo, finalmente, dopo tre scioperi del settore, ed il quarto è in arrivo domani, riesce a catturare l'attenzione del governo: ieri il ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi ha convocato per mercoledì 23 gennaio alle 17.30 le sigle sindacali del comparto. Oggetto del vertice: problematiche del settore aereo e piano industriale Alitalia. Oltre a Lunardi, dovrebbero partecipare i ministri Maroni e Tremonti. Secondo Lunardi «ci saranno cose che si risolveranno, credo che Tremonti scioglierà

le riserve anche sul nodo della dichiarazione dello stato di crisi». In cambio il ministro anche tramite il portavoce ha chiesto ai sindacati di revocare o almeno ridurre il blocco di 8 ore di domani 18 gennaio dalle 10 alle 18. Nello stesso giorno si riunisce nella sala della Lupa, a Montecitorio, la commissione di garanzia per la relazione annuale, alla presenza del presidente della Repubblica Ciampi.

Ieri mattina i sindacati hanno avuto un altro incontro inutile al ministero. La riunione doveva servire a spiegare al ministro i motivi per i quali non è stato accolto l'invito della commissione di garanzia a

ridurre a quattro ore lo sciopero di domani, ed anche per «avvisare» Lunardi che sarebbe meglio se stavolta evitasse di ostacolare la lotta con un ulteriore atto d'imperio. Un altro ordine di differire lo sciopero creerebbe solo esasperazione tra i lavoratori, di fronte alla crisi che miete ogni giorno posti di lavoro e le procedure di mobilità annunciate da Alitalia. I sindacati, che ieri pomeriggio hanno ricevuto la convocazione formale a Palazzo Chigi del 23, hanno tuttavia confermato lo sciopero perché anche nel testo dell'invito il governo pecca di eccessiva genericità, mentre gli era stata chiesta una formulazione precisa



Sciopero in vista domani negli aeroporti

ed incisiva. E mentre Tremonti va dichiarando che il governo ha già fatto quanto poteva con la finanziaria, e questo di fronte ad una difficile vertenza che si trascina da ormai 4 mesi e mezzo, dall'11 settembre. Dice il segretario Filt Cgil Roberto Scotti: «Non possono chiederci di ridurre le ore di sciopero dopo averci imposto ben tre atti autoritativi di precettazione. Tra i lavoratori già serpeggia un clima di insofferenza che è arduo governare: già parlano di fare scioperi bianchi che fanno molto più male degli scioperi veri. Li si blocca tutto, noi non vogliamo arrivare a quel punto estremo». Anche il leader Ultrasporti Guido Mo-

retti condiziona la eventuale riduzione delle otto ore «ad una assicurazione dell'apertura di una trattativa senza soluzione di continuità». Quanto all'ipotesi che le procedure di mobilità in Alitalia vengano subito avviate, per Moretti ciò sarebbe «altamente inopportuno» prima del summit di mercoledì: «Mi sembrerebbe una turbativa del tavolo».

Domani mattina dunque alle 10, proprio mentre l'intero comparto aereo inizia un'altra dura giornata di lotta, la commissione di garanzia presieduta da Gino Giugni renderà pubblica la relazione di ben sei anni dei suoi lavori, nel tentativo di rispondere ad un problema delica-

to e difficile: come garantire il diritto di sciopero dei lavoratori ed insieme il diritto degli utenti nei settori pubblici. Dice Giugni: «L'aspetto più importante è l'impegno della commissione durato ben sei anni, nel corso dei quali, come segnale indicativo, si può dire che gli effetti sono stati molto positivi perché i luoghi di forte conflittualità sociale che si erano verificati in precedenza, storicamente, sono fortemente diminuiti. Resta tuttavia, tra i punti di maggiore difficoltà, il settore dei trasporti che tra l'altro rappresenta il comparto di maggiore problematicità anche per l'impegno della commissione».