

Dollaro al bivio Paura nei paesi industriali



Inchiesta giudiziaria sul crollo in borsa

ROMA — Toccherà al sostituto procuratore della Repubblica di Roma, Orazio Savia, indagare se l'improvviso crollo in borsa che ha scosso il mercato azionario alla fine della scorsa settimana sia stato determinato da una manovra speculativa. A disporre un'indagine preliminare è stato il procuratore della Repubblica, Achille Galucci, che ha incaricato il suo sostituto di individuare le cause che hanno provocato il crollo del "giovedì nero" e stabilire se si possa configurare il reato di agiotaggio, che persegue «chi determina con notizie false, esagerate o tendenziose il rialzo o il ribasso fraudolento di prezzi sul pubblico mercato o nelle borse di commercio».

La settimana scorsa anche il ministro Formica aveva collegato il ribasso delle quotazioni dei titoli azionari avvenuto giovedì e venerdì alla diffusione di false notizie riguardanti un progetto del governo di adottare una nuova e più pesante imposta patrimoniale ed altre iniziative di carattere fiscale. Queste voci avrebbero provocato un allarme tra gli operatori determinando massicce vendite, con il conseguente ribasso dei titoli.

ROMA — Ad eccezione di Milano e Parigi, tutti gli altri principali mercati azionari del mondo hanno aperto al ribasso per la terza settimana consecutiva: le perdite vanno da frazioni a Zurigo e Francoforte fino all'1,26% di Londra e al 2% di Hong Kong.

Il dollaro, in leggera ripresa, ha quotato in Italia 1.216 lire contro le 1.209 raggiunte a New York venerdì sera. Lo ha aiutato la dichiarazione del presidente dei banchieri USA Lee Gunderson secondo il quale i tassi non scenderanno al 15-16% previsto dal governo di Washington quest'anno e, anzi, non vede possibili cambiamenti decisivi prima dell'83.

Negli Stati Uniti la caduta della principale promessa dei promotori della stretta monetaria suscita un putiferio. I principali economisti, interrogati come oracoli, esprimono posizioni divergenti. Fred Bergsten, proveniente dalla staff del Tesoro, scrive sulla rivista *Foreign Policy* che il caro-dollaro sta per creare enormi disavanzi esteri agli USA e che, di conseguenza, si avrà allora l'inversione delle quotazioni, cioè un dollaro molto debole. Ed allora bisognerà aumentare ancor più i tassi d'interesse...

Business Week dopo avere interrogato cinque fra i maggiori oracoli dice che ci troviamo di fronte ad un puzzle, un gioco di incastri, dal quale emergono soltanto dilemmi per il governo. Ognuno ha una analisi diversa ed una proposta corrispondente. Si parla di riduzione di decine di migliaia di miliardi come se niente fosse a carico di un bilancio statale già logorato da sforbiciature ma anche da appetiti numerosissimi: come quelli dell'industria degli armamenti che si taglia ormai la fetta preponderante. C'è anche chi parla di un «sano crollo», da cui l'economia USA uscirebbe, non si sa come e perché risanata.

È questo sconcertante quadro che ha indotto probabilmente i redattori dell'*Economist* a fare la copertina che riportiamo: il 1981 ha qualcosa in comune oltre alla ricorrenza del cinquantesimo anniversario di una crisi economica internazionale? Nell'editoriale dell'*Economist* spiega perché la risposta dovrebbe essere «No». Oggi lavora nell'industria e nei servizi un numero di lavoratori enormemente maggiore. La produzione ed il reddito sono aumentati di altrettanto. Una riduzione del 12% dei salari reali basterebbe, ad esempio, a pagare il prezzo delle grandi bancarelle che allora provocarono il crollo.

Tuttavia queste differenze non «giocano». L'inflazione resta alta nonostante la caduta della produzione e dell'occupazione. Le bancarelle che potrebbe preparare un altro anno di caro-dollaro sono di grandezza mai vista nella storia del capitalismo. Dopo le previsioni addolcenti della primavera ora si ammette che non c'è ripresa vicina e che, anzi, il peggio deve ancora venire nel corso di questo inverno. Le decisioni politiche che si prendono in queste settimane sono molto importanti. Ci si chiede se gli Stati Uniti riusciranno a far marcia indietro sulla strada seguita negli ultimi otto mesi.

Rinvio per il capitale Montedison I privati disattendono gli impegni

Ieri doveva scattare l'aumento: l'azione è scesa a 180 lire - Richiesta di ampie sovvenzioni dirette alla finanza
Il crollo della produzione ha però investito tutti i paesi industriali ed il fenomeno è più grave nel nostro paese

ROMA — L'aumento del capitale Montedison non è stato lanciato, come previsto, il 7 settembre. I cinque promotori della cosiddetta privatizzazione — Agnelli-Fidis, Pirelli Spa, Bonomi-Invest, Orlando-SMI e Mediobanca — sono già venuti meno ad un impegno. L'azione Montedison quotava ieri 180 lire, in luogo delle 200 «necessarie», delle 230 contrattate per la vendita dei titoli di proprietà statale, delle 300 lire della ipotetica stima Mediobanca. L'aumento del capitale si può fare ma le azioni debbono essere «parcheeggiate» presso gli istituti bancari. Le banche hanno deciso che non è «matura». Cosa manca?

Ieri la borsa valori ha recuperato il 2% del 10% perduto la settimana scorsa. Tuttavia sono in corso limitate azioni di sostegno ma non acquisti rilevanti. La conseguenza che ne consegue immediatamente è l'portavoce del ministero è immediato: il governo lotta (cioè: il governo non paga).

Si chiedono al governo diverse cose:

- 1) approvare una «visentini bis», provvedimento che esenterebbe dalle imposte, a titolo di rivalutazione monetaria, i patri-

- 2) una legge mini-Mauroy, dal nome del ministro francese che ha esentato da imposte sul reddito certe quote investite in titoli. Da noi le sperequazioni nel trattamento fiscale del risparmio sono già enormi (e ve ne sono anche in Francia) tuttavia si chiede perentoriamente al governo di «rispettare l'impegno» e di pagare;
- 3) si torna a parlare di cessione pro-quota ai privati, mediante quotazione, di aziende statali «ricche», come la Nuovo Pignone, la SNAM-Progetti e qualche altra: in tal modo finanziari superindebitati come gli Orlando, i Bonomi, i Lucchini, i Pesenti e soci potrebbero «annacquare» i loro debiti mettendo in portafoglio queste imprese;
- 4) si chiede infine, perentoriamente, che il reddito delle obbligazioni trasformabili in azioni sia esentato interamente da imposta: lo scandaloso «strappo» all'equità fiscale

scade il 1° ottobre.

La borsa aspira ad entrare a piena vela, dunque, nell'assistenza diretta dello Stato. Tuttavia ci sono dei conti da fare. Può convenire allo Stato (ai contribuenti) pagare 100 lire per indurre un imprenditore a mettere altre 100 lire nell'investimento. Ma se lo Stato (il contribuente) deve pagare 300 lire ogni 100 investite dall'azionista privato, converrebbe ancora? Ne deriverebbe un aumento di investimenti oppure semplicemente nuova inflazione a causa della tanto deprecata (ma per taluni lucrosa) dilagante spesa pubblica?

L'interrogativo ci pare tanto più pertinente in quanto le cause del crollo dei mercati borsistici non sono quelle che si dice. Mentre esponenti del governo parlano di «aggiustaggio» in borsa e i finanzieri bussano alle porte del ministero al crollo della produzione. Un dispaccio datato Washington della AP-Dow Jones diffuso dall'Agenzia Italia dice testualmente:

«ITALIA: la produzione è calata al saggio annuale del 10%. Il calo maggiore si regi-

stra nel settore dei beni intermedi.

FRANCIA: calo dell'1,2% annuale (dopo la forte flessione del primo trimestre). Le giacenze sono ingenti, le ordinazioni scarse.

INGHILTERRA: calo dell'1,3% che si aggiunge a quello del 9-11% del 1980.

GIAPPONE: calo del 2,2%. Si è prodotto meno nei settori acciaio, carta, auto e chimica; stabili invece macchinari ed elettrodomestici.

OLANDA: calo del 14,6% sull'anno, a causa della politica restrittiva del governo.

CANADA: aumento del 9,3% ma nel primo trimestre c'era stato un forte calo.

USA: aumento del 2,4% annuale con in testa il settore auto.

Oggi sappiamo che anche negli Stati Uniti la produzione è calata. Sappiamo che da giugno ad oggi tutto si è svolto assai peggio del previsto in Germania, Inghilterra, Italia, USA. A chi vuole arricchirsi senza produrre, a suon di licenziamenti e di riduzioni dei salari, quando verranno messe di fronte queste realtà?

R.S.

Di nuovo in servizio i traghetti sullo Stretto La città di Catania senza bus da undici giorni

Dalla nostra redazione PALERMO — «Nocchiero selvaggio» è tornato al timone e la flotta dei traghetti delle tre società di armatori privati, la «Tourist», la «Travel», la «Caronte», ha ripreso a navigare dalle ore 15,45 di ieri nelle acque dello Stretto. È una schiarita improvvisa, forse momentanea, dovuta ad un occasionale incontro fra gli «autonomi» e Giuseppe Franza e Amedeo Matacena (l'armatore calabrese del «bolla chi mollia», proprietari delle compagnie che gestiscono i collegamenti fra la Sicilia e il resto del paese).

Finisce quasi per esaurimento, questa «ripresa» della vertenza, la quarta ormai dall'inizio dell'anno. In questa vicenda Messina aveva conosciuto le ore più gravi nei giorni successivi al Fer-

ragosto, quando la paralisi a sorpresa dei traghetti privati bloccò 10 mila automobilisti (in stragrande maggioranza emigrati e turisti) e cinquemila autotrasportatori. Entro oggi sarà smaltita la lunghissima coda (10 km.) in attesa a Villa San Giovanni, mentre sin da ieri la situazione sulle sponde siciliane non appariva particolarmente pesante.

Torna, dunque, a scorrere il traffico, ora che gli autonomi «prendono atto della buona volontà degli armatori» e questi ultimi «si impegnano ad una rilettera del contratto integrativo aziendale». C'è di più: gli armatori riconoscono adesso agli autonomi pieno diritto di cittadinanza alle trattative per il contratto nazionale di lavoro (li invitano infatti a firmare

quello già siglato nei mesi scorsi) e di conseguenza alla stipula degli accordi integrativi.

Resta preoccupante, invece, la situazione a Catania dove, ormai da undici giorni, gli autonomi paralizzano la città con lo sciopero di oltranza dei dipendenti dell'AMT: centinaia e centinaia di autobus fermi, picchetti duri alle rimesse, affari d'oro per gli abusivi che prendono il pagamento di mille lire in cambio di brevissimi percorsi cumulativi all'interno della città etnea.

Il sindaco di Catania, il dc Salvatore Coco, ha chiesto la precettazione, ma il prefetto continua ad opporsi (dietro disposizioni dall'alto).

Comunque a Palermo, il COMILITER è pronto a diffondere su Catania 150 mezzi

per garantire i collegamenti urbani essenziali. I disagi sono enormi, soprattutto per quanti ogni giorno dal centro devono raggiungere la zona industriale per andare al lavoro. Intanto sono arrivate 45 comunicazioni giudiziarie per altrettanti autisti e sindacalisti autonomi denunciati dal sindaco cinque giorni fa per interruzione di pubblico servizio.

Messina e Catania dunque, punte avanzate del sindacalismo autonomo e corporativo in Sicilia. All'origine delle vertenze il potere contrattuale dei confederali. Sullo sfondo, i rapporti strettissimi tra i gruppi dirigenti delle agitazioni e il sistema di potere democristiano di

centro-sinistra delle due grandi città.

La città di Messina, dice Giovanni Vajola della FIL-CGIL di Palermo, è diventata uno dei punti di maggiore difficoltà nel sistema dei trasporti. Scelta dagli autonomi come banco di prova per iniziative assolutamente impopolari, quest'area nevralgica del Meridione paga lo scotto del «miraggio» del ponte sullo Stretto. «Bisogna ormai prendere atto che il 70% del traffico si svolge su gomma. Si deve realizzare intanto ciò che chiediamo da molto tempo, il potenziamento dei traghetti delle Ferrovie. Alle promesse elettorali che hanno fatto sempre da contrappunto, in questi anni, la scelta dello Stato di finanziamenti indiscriminati alle compa-

gnie private, a scapito dei traghetti delle ferrovie, vecchi, insufficienti e non competitivi». Fra i beneficiari, non a caso, proprio Giuseppe Franza, uomo dell'ex ministro Gullotti, che ieri una soluzione l'ha quasi estratta dal «cillindro» con una abbattona sospesa «adesione» alle richieste degli autonomi.

«A Catania invece — dice Luciano Piccolo, segretario della Camera del Lavoro — abbiamo la certezza che la vertenza autobus rientri in un gioco al massacro volto a rovesciare l'attuale sindaco democristiano Salvatore Coco». I comunisti catanesi rincarano la dose denunciando espressamente le «forze clientelari che si nascondono dietro gli autonomi».

Saverio Lodato

Gela: licenziati seicento operai?

GELA (Caltanissetta) — Sono rimasti in cassa integrazione per quasi ben quattro anni e ora hanno ricevuto anche il preavviso di licenziamento. Questa è la situazione degli oltre seicento lavoratori delle ditte appaltatrici dell'Anic in crisi «a ruota» della più generale contingenza negativa del gruppo chimico. Il quindicesimo settembre prossimo, infatti, scade il termine se-

simo del provvedimento di cassa integrazione speciale senza che — come ha rilevato anche la segreteria della confederazione sindacale unitaria regionale — i seicento lavoratori abbiano al momento alcuna alternativa di occupazione nella zona o fuori di essa. Il movimento sindacale gelaese ha indetto la mobilitazione di tutti gli operai.

Ripresa la trattativa per i piloti

ROMA — Sono riprese ieri, nel pomeriggio, nella sede dell'Intersind le trattative per il nuovo contratto dei piloti, una vertenza che si trascina ormai da quasi un anno. La nuova fase del negoziato è stata preceduta, nei giorni scorsi, da una serie di incontri di carattere tecnico per cercare di definire, soprattutto, alcune questioni di carattere normativo. Sulla parte salariale

— è stato confermato anche ieri dalle organizzazioni sindacali, confederali e autonome — c'è l'accettazione della proposta del governo: raggiungimento di 6.200.000 lire di aumento al terzo anno di validità del contratto. Il confronto di ieri ha riguardato fondamentalmente la richiesta di istituzione di un premio di produzione e altri aspetti della parte normativa.

Nessun'altra.

Lo styling:

nessun'altra berlina due volumi della stessa categoria sa proporsi con uguale forza estetica. Non a caso la Renault 14 è stata definita una «scultura stradale». Il suo styling innovativo supera i tradizionali schemi stilistici e raggiunge livelli particolarmente apprezzati da chi sa riconoscere, anche nei dettagli, i significati e i messaggi formali di un design anticonvenzionale.

L'equipaggiamento:

nessun'altra automobile della stessa categoria di cilindrata e prezzo offre una superdotazione di serie paragonabile a quella montata sulla Renault 14 TS. Dispositivi di concreta utilità e di grande valore tecnologico come il sistema di bloccaggio e sbloccaggio elettromagnetico simultaneo delle porte e gli alzacristalli elettrici sono assenti persino su vetture di classe superiore.

I bassi consumi:

nessun'altra diretta concorrente è in grado di garantire complessivamente consumi più bassi della Renault 14 TS. Quasi tutte le automobili moderne riescono a contenere i consumi alle basse e medie velocità, ma le cose cambiano sensibilmente quando si superano i 120/130 orari. A 140 all'ora la Renault 14 TS è la vettura più economica della categoria.

Il rapporto qualità-prezzo:

nessun'altra due volumi della stessa fascia di cilindrata è in grado di raggiungere agevolmente il livello di competitività della Renault 14 TS. Nessuna, infatti, offre tutti insieme e a un prezzo inferiore, i vantaggi di una linea così personale e differenziata, di un equipaggiamento di serie così importante e raffinato e di un consumo così contenuto anche a velocità elevata.



L'equipaggiamento, sempre e totalmente compreso nel prezzo di listino, è moderno, completo ed esclusivo. La versione TS offre infatti di serie: alzacristalli elettrici anteriori, bloccaggio e sbloccaggio simultaneo elettromagnetico delle porte, cinture autoavvolgenti, lunotto termico, lavacruscotto, due retrovisori esterni, cristalli azzurrati, disappannamento cristalli laterali, contagiri elettronico, orologio al quarzo, quadranti del cruscotto antifurto con illuminazione notturna a luce verde, indicatore luminoso d'emergenza, tergicristallo a due velocità con lavavetro elettrico, faretto di lettura, ventilatore di climatizzazione a 2 velocità, sedili anteriori a struttura anatomica con poggiatesta regolabili, riscaldamento in moquette e pannello di velluto, predisposizione impianto radio, divano posteriore ribaltabile, quinta porta posteriore con equilibratori pneumatici e pianale a scomparsa su rotaie di scorrimento, fendinebbia posteriore, ruote sportive, fascio dei proiettori regolabile in funzione del carico. Renault 14 TL e GTL (1218 cc), Renault 14 TS (1360 cc). Le Renault sono lubrificate con prodotti

RENAULT 14