Zanussi: pronta l'alternativa entrano la Thomson e altri

Ma Fiat e Mediobanca non vogliono

Il dott. Cuccia preferisce la soluzione Electrolux - Il nuovo pool, con in testa il gruppo francese, fornisce molte più garanzie - L'azienda infatti resterebbe italiana

ROMA — Esiste già, sulla carta, un nuovo pool di privati che entrerebbe nella Zanussi e che, a differenza dell'Electrolux, non acquisterebbe la maggioranza del pacchetto azionario. Il gruppo, se questa operazione andasse in porto, resterebbe italiano. E vediamo in dettaglio lo schieramento che si sta creando e i soldi che potrebbero essere messi a disposizione per la ricapitalizzazione. La Thomson Brandt acquisterebbe un 15% della Zanussi e metterebbe dai 50 ai 70 miliardi, la spagnola Ibelsa, anche con l'appoggio del governo iberico, entrerebbe con circa 40 miliardi, le banche, con in testa la Bnl, sarebbero disponibili a fornire per la ricapitalizzazione 50 miliardi. Altri 90 miliardi dovrebbero essere messi da una serie di privati, tra cui Nocivelli (Ocean) e gli stessi quadri e dirigenti della Zanussi che si impegnerebbero a sottoscrivere, cercando di chiamare in causa anche i clienti del gruppo, venti miliardi. Infine, c'è da ricordare la disponibilità per decine di miliardi già espressa dalla Regione Friuli. Complessivamente, insomma, si potrebbe mettere insieme una cifra superiore ai 200 miliardi che è quanto ha promesso l'Electrolux.

L'alternativa all'ipotesi svedese è quindi possibile. Trova però parecchi ostacoli, primo fra tutti quello di Mediobanca e della Fiat. Difficile capire le ragioni che spingono il dott. Cuccia ad appoggiare l'ipotesi Electrolux. Resta, comunque, vero che le cose sembrano marciare proprio in questa direzione. Il pool alternativo, invece, sarebbe più conveniente non solo perché la Zanussi resterebbe italiana, ma anche perché i componenti della «cordata alternativa» non sono direttamente concorrenziali sui mercati del gruppo di Pordenone.

Intanto, della questione Zanussi dovrebbe presto occuparsi anche il Parlamento, mentre il governo marcia a rilento. I deputati di PCI, DC, PRI, PSDI, PSI e PdUP hanno presentato alla Camera una mozione sull'argomento. Dopo aver premesso che il gruppo di Pordenone è il maggior produttore di elettrodomestici d'Europa e che riveste un ruolo rilevante nell'economia italiana, il documento impegna il governo su una serie di punti. Fra questi c'è la richiesta di realizzare un tavolo unico di trattative tra ministeri, sindacato e direzione aziendale, con il coinvolgimento della Regione Friuli; di mantenere in mano italiana la maggioranza del pacchetto azionario; di avviare il consolidamento dei debiti; di mettere, tramite le banche italiane, il gruppo in condizione di far fronte ai pagamenti di giugno e luglio verso istituti di credito esteri; di approvare rapidamente la legge di riforma e proroga della 787; di assicurare adeguati supporti finanziari ai processi di ristrutturazione, ai progetti di ricerca e sviluppo e alle operazioni di vendita di tecnologie ai paesi emergenti.

g. me.

Politica industriale scegliere è proibito

Le conclusioni cui è pervenuto il Consiglio di gabinetto che nei giorni scorsi si è occupato dei problemi della politica industriale meritano qualche rapida riflessione perché ci paiono davvero emblematiche di un certo modo (a nostro modesto avviso assai vecchio) di governare il Paese. Il Consiglio di gabinetto che, non dimentichiamolo, è stato creato allo scopo precipuo di compiere con chiarezza e tempestività le scelte necessarie al Paese superando le divergenze e le varie pressioni particolaristiche ha, nella sostanza, deciso di non decidere rinviando tutto a dopo il fatidico 17 giugno. Tutti, per carità, si sono detti d'accordo col libro di Altissimo (e del resto come si fa a votare contro un volume di centinaia di pagine alcune delle quali per altro pregevoli e di indubbio interesse) purché però non si prendessero decisioni operative immediate e non si compissero scelte troppo chiare perché in quel caso la maggioranza, che la RAI ed i giornali vogliono così coesa, solidale e negli ultimi giorni persino «distesa» (come dice con involontario senso dell'umorismo il commentatore del TG1 Orefice) si sarebbe rotta. Ecco allora che l'organo deputato a «decidere e basta» si è trasformato in una tribuna dalla quale i vari partiti della coalizione si sono preoccupati soprattutto SABATOo di mandare messaggi rassicuranti al loro elettorato. La è preoccupata del Mezzogiorno, il PRI del rigore, il PLI del mercato, il PSI del «decidere subito, non importa che cosa purché si decida» ecc., ecc.. Diciamolo francamente, si è trattato di uno spettacolo assai poco dignitoso e anche un po' avvilente. Siamo davvero così settari se sottolineiamo ancora una volta il fatto che l'unica cosa sulla quale questa maggioranza si è mostrata capace di decidere, facendo anche il viso feroce e ricorrendo a strumenti eccezionali, è stato il taglio della scala mobile, cioè del salario dei lavoratori, mentre sulle altre questioni, dal fisco alla politica industriale, segue la politica di sempre e cioè quella del rinvio? Dove è finita la complessiva manovra di politica economica della quale tanto parla il compagno De Michelis e della quale il taglio della scala mobile avrebbe dovuto essere soltanto un aspetto secondario? Siamo a giugno, sono passati quasi quattro mesi dall'accordo del 14 febbraio, ma di quella manovra complessiva non si vede l'ombra mentre i quattro punti della scala mobile sono stati invece tagliati. Non si dica, per favore, che è mancato il tempo per riflettere e per approfondire le varie proposte. I problemi sul tappeto sono fin troppo noti e alcuni di essi urgono ormai da tempo e rischiano di divenire insolubili. Le proposte di legge (vi comprese quelle del PCI) giacciono da mesi in Parlamento in attesa che la maggioranza ne consenta l'esame. Gli studi abbondano e fra libri bianchi e indagini di vario genere si potrebbe ormai riempire una biblioteca. Quella che manca è invece la volontà politica di decidere, la capacità di scegliere. Questo è il problema! E questa volontà politica manca perché, al di là della propaganda, il governo ha, nei fatti, affidato la ripresa economica e il rilancio dell'industria alla riduzione dei salari reali da un lato e alla cosiddetta «deregulation» (cioè alla rinuncia ad una politica industriale attiva) dall'altro. E questa la sostanza vera della politica economica del pentapartito e più passa il tempo più ciò diventa evidente a tutti. Altro che opposizione preconcetta dei comunisti. Sono i fatti a parlare, ultimo la sorte riservata dal Consiglio di gabinetto al documento Altissimo sull'industria. All'approvazione formale del testo non ha fatto seguito alcuna scelta operativa concreta. Perché scegliere avrebbe voluto dire dividersi e questo, come si sa, è formalmente proibito almeno sino al 17 giugno con buona pace dell'«arte del buon governo» e del Paese.

Gianfranco Borghini

Da oggi vertiginosi aumenti delle tariffe postali

ROMA — Da oggi affrancare una lettera costerà 450 lire, cioè 50 lire in più, pari ad un aumento del 12,50%. È l'effetto del più generale adeguamento delle tariffe postali interne deciso in aprile e che comporterà per lo Stato una maggiore entrata di 363 miliardi. La manovra complessivamente comporta una crescita tariffaria vertiginosa che oscilla tra il 20 e il 60 per cento e, nemmeno a dirlo, va ben oltre il tetto del 10% di inflazione che il governo ha fissato.

Frattanto per lunedì sono previsti altri aumenti: questa volta riguardano i biglietti degli aerei. I voli nazionali dell'Alitalia, dell'Ati, dell'Aermediterranea e dell'Alisarda costeranno il 4% in più. Le società fanno notare che il mancato tempestivo aumento delle tariffe aeree avrebbe procurato una perdita di introiti non indifferente che per la nostra compagnia di bandiera sarebbe di 200 milioni al giorno.

Possibile chiusura a oltranza delle pompe di benzina

ROMA — C'è il serio rischio che i distributori di benzina domani mattina non riaprano le pompe. I tre giorni di sciopero dei gestori potrebbero tramutarsi in chiusura ad oltranza. La decisione sarà presa nella giornata di oggi dalle organizzazioni di categoria (Faib, Figisc e Fleriica) che si riuniranno per valutare gli sviluppi della vertenza e gli esiti dello sciopero che ha registrato — sottolinea una nota — «un'eccezionale adesione».

Perché l'eventuale inasprimento della lotta? Per l'atteggiamento del governo e dei petrolieri, rispondono i sindacati dei benzinai. Il ministro Altissimo non li ha ricevuti (il sottosegretario all'Industria li ha convocati per il 7 giugno); i petrolieri continuano a dichiararsi indisponibili al confronto.

Ieri una delegazione unitaria dei benzinai si è incontrata con i gruppi parlamentari del PCI ai quali ha illustrato lo stato di tensione del settore.

Agricoltura, tanti soldi solo per abbattere le vacche

Approvata alla Camera la legge per gli stanziamenti - Respinte tutte le proposte del PCI - Una linea di demolizione del comparto

ROMA — In sede legislativa la commissione agricoltura della Camera ha definitivamente approvato un disegno di legge che stabilisce l'utilizzo dei fondi stanziati nel bilancio dello Stato a favore dell'agricoltura. È stata questa un'ulteriore clamorosa dimostrazione della linea di demolizione della struttura agraria italiana già inaugurata dal ministro Pandolfi all'atto della firma degli accordi di Bruxelles. Gli stanziamenti proposti dalla maggioranza e approvati con il voto contrario dei comunisti sono del tutto insufficienti a garantire ai comparti strategici dell'agricoltura italiana i mezzi sufficienti a sopravvivere. Il PCI ha avanzato diverse proposte di modifica, ma tutte sono state respinte dalla maggioranza. Sono stati chiesti più mezzi a disposizione delle Regioni (350 miliardi); maggiori stanziamenti per il completamento delle opere irrigue soprattutto al Sud (50 miliardi); per la ricerca e la sperimentazione agricola (23 miliardi); per l'attività delle associazioni dei produttori (30 miliardi).

Dopo aver respinto ogni ragionevole proposta di modifica di un impianto legislativo del tutto carente, la maggioranza ha poi completato il quadro di una manovra assurda votando stanziamenti per i comparti per i quali è prevista una compartecipazione paritaria del governo nazionale e della Comunità europea in misura tale da consentire un utilizzo dei fondi comunitari assai limitato. Se infatti il governo italiano non stanzia somme corrispondenti a quelle stabilite dalla Comunità queste ultime risulteranno inutilizzabili. Per tutta questa partita il governo ha proposto in tutto solo 35 miliardi, 25 per finanziare lo stoccaggio dei vini e 10 per premi all'allevamento dei vitelli. Il gruppo comunista ha formulato controproposte per complessivi 369 miliardi, così ripartiti: 100 miliardi per i programmi riguardanti la produzione mediterranea, 84 per l'allevamento dei vitelli, 35 per lo stoccaggio del vino, 100 per il piano carne, 50 per il piano agrumi. Per questi ultimi due settori nei programmi del governo non è prevista la spesa neppure di una lira.

Ma non è finita qui. Mentre lesina i fondi che consentono l'accesso ai finanziamenti comunitari, il governo e la maggioranza ne spendono invece parecchi per ridurre le capacità di produzione dell'agricoltura nazionale. Sono stati infatti stanziati 60 miliardi per sovvenzioni agli allevatori che abbattono le vacche da latte. E così il cerchio si chiude: tutta la linea politica si esprime in misure che accettano e addirittura accentuano il progressivo impoverimento dell'agricoltura, condannandola ad un ruolo sempre più marginale nel contesto europeo e in quello della complessiva struttura economica nazionale.

A Genova si discute il «grande patto» per ridare al porto l'antico primato

Il presidente del Consorzio D'Alessandro ha illustrato all'assemblea i suoi progetti: oggi siamo alla bancarotta ma con 1100 miliardi e una rivoluzione organizzativa entro 4 anni si possono raddoppiare i traffici

Dalla nostra redazione

GENOVA — I Grandi Mercanti del passato, le cui statue da secoli occhieggiano severe nel salone delle Compere di palazzo San Giorgio, hanno tenuto a battesimo il piano di rifondazione del porto di Genova. Ieri mattina, di fronte ad una assemblea gremitissima, attenta a non perdere una parola e che alla fine è scattata in un applauso fragoroso, il presidente del Consorzio del porto Roberto D'Alessandro ha letto il suo programma costato tre mesi di lavoro, studio e progettazione. L'assemblea (presenti imprenditori, sindacalisti, rappresentanti di enti economici, organi statali, province e dei comuni di Genova, Milano e Torino, ma anche gremita di portuali con cartelli e striscioni) tornerà a riunirsi a fine giugno per il dibattito. D'Alessandro si è presentato come un moderno patriarca deciso a spazzare le rovine accumulate negli ultimi venti anni e a proiettare il porto di Genova verso un futuro di preminenza mondiale e mediterranea nel sistema dei trasporti.

Gli obiettivi illustrati da D'Alessandro sono tre: invertire la spirale in cui è precipitato il porto, restituirlo attivo alla economia italiana in quanto «unico scalo in grado di svolgere attività competitiva su scala internazionale»; disegnare un sistema organizzativo e produttivo capace di «moltiplicare la ricchezza». A queste condizioni «e se sapremo offrire servizi eccellenti» — secondo D'Alessandro — sarà possibile raddoppiare i traffici entro il 1987 (da 7,6 a 13,6 milioni di tonnellate annue), triplicarli entro il 1992 e raggiungere il mitico tetto dei 30 milioni di tonnellate alla fine del secolo.

Ma la situazione di partenza è a dir poco drammatica: la voragine finanziaria del CAP supera i 500 miliardi ed è destinata ad aumentare «con dinamica geometrica»; attualmente il lavoro del porto può assorbire solo 3.400 persone, contro le 8.400 in forza al Consorzio e alla Compagnia Unica. Quindi l'esubero di mano d'opera è di 5.000 unità. Se tutto resterà come prima — ha aggiunto il presidente — nel prossimo triennio il fabbisogno finanziario del porto sarà di 980 miliardi.

L'alternativa è fra un «assetto di vita» o un assetto e una finanza «di morte». «Un istituto consortile non porta libri in tribunale, ma noi abbiamo il dovere di dichiarare, con il coraggio dello stato di necessità, la bancarotta di questo sistema portuale». Dunque, siamo alla bancarotta. E su questo presupposto si innestano le due coordinate ideologiche del piano D'Alessandro: un «patto istituzionale» sottoscritto da tutte le forze della «Genova repubblicana, pluralista, commerciale» e solennizzato da una «carta» di otto principi fondamentali; e un programma di vera e propria ricostruzione, fondato su un radicale rinnovamento tecnologico, sul recupero di spazi male utilizzati e sul massimo decentramento delle funzioni. La condizione è ottenere finanziamenti per coprire i debiti e per nuovi investimenti pari a oltre 1100 miliardi. Nel disegno di D'Alessandro il CAP recupera la sua «autorità» e assume il ruolo di regia, pianificazione, controllo, ma cede le sue attività operative e i servizi portuali comuni ad una società di gestione, abilitata alla direzione tecnica, alla operatività, al marketing, alla ricerca, al coordinamento delle risorse finanziarie. Una società «pulita» di debiti e costituita dal Consorzio, dalla Compagnia Unica, dall'imprenditoria privata e dalla Regione Liguria. Al terzo livello infine si collocano sette «unità operative» corrispondenti ad altrettante funzioni svolte «sulla banchina» (traffici specializzati, merci varie, rinfuse, petroli, aeroporto eccetera) e quattro «unità di servizio» (telematica, lavori edili, smistamento merci, magazzini eccetera); saranno «unità» incaricate di gestire le operazioni in «piena autonomia» e secondo i criteri dell'impresa.

D'Alessandro ha subito chiarito che non c'è spazio né per «terminal» totalmente privati, né per il progetto della Filt-Cgil di affidare l'intero ciclo operativo alla Compagnia Unica: «Ciò — ha aggiunto — scardinerebbe il principio del decentramento che è alla base di tutta la ristrutturazione».

L'assemblea è stata anche bombardata da una raffica di progetti tra il contingente e il «futuribile»: nuova destinazione delle varie aree portuali, viabilità, infrastrutture, servizi, attività diversificate, piano telematico e piano di formazione professionale. Il fabbisogno finanziario per gli investimenti ammonta a 542 miliardi (a prezzi attuali) concentrato soprattutto dal 1985 al 1987, ma che si trascinerà sino al 1992.

Concludendo la relazione, il presidente ha «chiamato» tutti i soggetti interessati perché partecipino con convinzione al patto istituzionale. Una «chiamata» che ha avuto toni lusinghieri per la Compagnia Unica, definita «autentica, nobile aristocrazia del lavoro che vuole rinnovarsi»; carichi di diffidenza nei confronti del sindacato e ovviamente morbidi nei confronti dell'utenza.

Solo il governo e i suoi misfatti in materia portuale non hanno avuto l'onore di citazione: è un pedaggio che probabilmente D'Alessandro ha pagato al presidente del Consiglio, Craxi, suo tutore politico. Ma il governo dovrà egualmente rispondere, anche perché la relazione, a conti fatti, lo porta in causa in prima persona: entro il 1987 lo Stato dovrà pagare 500 miliardi per ripianare i vecchi debiti del CAP, 275 miliardi come «costo sociale» dell'esubero di mano d'opera e 366 miliardi per investimenti, a cominciare dal bacino di Voltri.

Pierluigi Ghiggini

Linate e Fiumicino da oggi di nuovo voli a singhiozzo

ROMA — È finita la breve tenue tregua attuata in occasione dell'incontro Roma-Liverpool. I sostenitori della squadra britannica hanno già ripreso la via del ritorno. I lavoratori del trasporto aereo, così come avevano preannunciato, in assenza di un fatto nuovo nella vertenza contrattuale, sono scesi nuovamente in lotta. Continuano in tutti gli scali le azioni articolate che non sempre, però, coinvolgono direttamente i settori operativi. Ripercussioni dirette sul regolare svolgimento dei voli avranno comunque gli scioperi programmati per oggi negli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa e a Roma-Fiumicino.

A Linate il personale della SEA (la società che gestisce i servizi a terra degli scali milanesi) sospenderà il lavoro in due fasi: dalle 5,30 alle 11 e dalle 14,30 alle 17. Lo scalo della Malpensa sarà interessato da uno sciopero dalle 14,30 alle 16,30. A Roma blocco dalle 5 alle 24 (la Questura ha vietato un corteo interno per motivi «di sicurezza»).

«La situazione di caos e il livello di esasperazione esistente negli aeroporti e nelle compagnie aeree — è detto in un comunicato dei sindacati della CGIL, CISL e UIL della Lombardia — sono il frutto dell'atteggiamento irresponsabile delle controparti, le quali non solo hanno rotto la trattativa ma «hanno chiesto mano libera nella gestione del personale, mobilità selvaggia e un aumento dell'orario di lavoro oltre le attuali 40 ore settimanali, in cambio di una non meglio specificata disponibilità economica».

La vertenza del trasporto aereo è approdata ieri al ministero del Lavoro dove De Michelis ha convocato le parti per cercare di ricucire il difficile confronto. L'incontro è iniziato in serata ed è servito, per prima cosa, a far conoscere al ministro le posizioni dei sindacati e degli imprenditori.

ECONOMIA MARITTIMA — Dopo reiterate richieste il sindacato (confederazioni e categorie) ha avuto ieri anche un incontro in sede di presidenza del Consiglio con i ministri direttamente interessati al rilancio e allo sviluppo dell'economia marittima (Carta, De Michelis, il sottosegretario alla presidenza, Amato). I sindacati — lo hanno sottolineato nel corso dell'incontro e in una nota diffusa al termine — sono tutt'altro che contenti di come vanno le cose. I pubblici poteri — affermano — sono in «gravissimo ritardo», non riescono o non vogliono «delineare una strategia di rilancio e attuare interventi di emergenza coerenti».

Sono proprio i ministeri direttamente interessati a manifestare «disimpegno» a portare avanti logiche «di tagli netti che annullerebbero le proposte di risanamento individuate dal sindacato». Si manifestano ancora orientamenti per «soluzioni legislative non sufficientemente qualificate né sotto il profilo finanziario, né sotto quello di un pur graduale rilancio produttivo».

La riunione di ieri ha prodotto, comunque, alcune decisioni sia pure interlocutorie. Il CIPE sospenderà l'approvazione del piano triennale sull'economia marittima. In tempi rapidi si darà corso ad un calendario di «approfondimenti» sempre alla presidenza del Consiglio, su tre questioni: 1) leggi di finanziamento alla cantieristica e al naviglio, presente anche il ministro delle PP.SS., collegate agli interventi di emergenza (commesse) e di medio periodo; 2) situazione della portualità (prepensionamenti, cassa integrazione, ripiano Fondo portuali); 3) evoluzione degli Enti portuali collegata anche alle scelte per il 1984 e di medio periodo degli investimenti infrastrutturali.

Solo dopo questi approfondimenti CGIL, CISL e UIL daranno una valutazione complessiva e, se negativa, attueranno, entro il 25 giugno, una «iniziativa nazionale di lotta» ferme restando tutte le altre iniziative programmate da tempo.

Ilio Gioffredi

Raccolta di firme per riordinare le pensioni

Alle prime ore del mattino folte delegazioni (circa 500 persone in rappresentanza dei pensionati della Liguria, Emilia, Veneto, Marche e Lazio) si sono concentrate in piazza Cinquecento, davanti alla Stazione Termini, e in piazza Pantheon, in cui erano stati allestiti tavoli stands con cartelli e slogan propagandistici. È cominciata la distribuzione di volantini, sono stati tenuti comizi volanti ed è iniziata la raccolta delle firme: alle 11 già 1.450 avevano sottoscritto la petizione sul riordino del sistema pensionsitico, lanciata dal SPI e dalla CGIL. Verso le 10,30 delegazioni si sono recate presso il gruppo del PCI della Camera dei deputati (ricevute dagli onorevoli Pallanti, Paoletti, Berardi, Francese) e il partito della DC (ricevuta dall'onorevole Mancini) ed al ministero del Lavoro.

Dopo avere illustrato le posizioni del sindacato e spiegato i motivi dell'azione per la rivalutazione delle vecchie pensioni dei settori pubblici e privato, senza nuove discriminazioni, le delegazioni hanno ascoltato gli orientamenti degli interlocutori. Intanto vengono segnalati altri importanti risultati realizzati con la petizione: a Bologna già raccolte 7-8.000 firme (di cui oltre mille in piazza Maggiore), a Tivoli 400 dipendenti della Fiat hanno firmato assieme al consiglio di fabbrica; 3.000 firme sono state raccolte in piazza San Giovanni nel corso della manifestazione del 29, 8.000 firme raccolte a Grosseto. Domattina altre delegazioni provenienti dalla Toscana, Campania, Piemonte, Marche e ancora Emilia, andranno alle direzioni della Rai-tv, al PSDI ed al gruppo della Camera dei deputati del PSI.

Petrolio, i comunisti criticano Altissimo

ROMA — La Commissione industria del Senato aprirà un dibattito sulla relazione del ministro Renato Altissimo a proposito dell'approvvigionamento petrolifero? E quanto chiedono i comunisti, con un documento (primo firmatario Giovanni Urbani) presentato ieri a Palazzo Madama. I comunisti contestano la relazione del ministro e il suo tranquillo ottimismo (l'olio combustibile, intanto, è aumentato...). Ritengono, infatti, che il piano di emergenza presentato dall'on. Altissimo non sia né credibile né affidabile (si tratta di un vecchio documento di sette anni fa, rispolverato per l'occasione) e che anche per quanto riguarda le scorte strategiche, d'obbligo e operative, le cifre non appaiono sempre attendibili.

Secondo i senatori del PCI, la questione centrale della sicurezza degli approvvigionamenti non dipende ormai più — data l'evoluzione del mercato mondiale del petrolio — dai piani di emergenza, ma da una politica petrolifera consapevole e mirata a precisi obiettivi, del resto definita dal piano energetico nazionale. Che cosa è successo, invece? Non si è perseguita una politica di accordi politici ed economici con i paesi produttori (contratti per scambi di prodotti con tecnologie e servizi); non sono stati elaborati piani di ristrutturazione del sistema di raffinazione né si è stimolata alcuna valida iniziativa per l'attuazione di un nuovo sistema di distribuzione. Si è preferita una linea del giorno per giorno, favorendo intenzionalmente il settore dell'importazione commerciale, senza mettere in atto una politica dei prezzi che fosse concepita come strumento per determinare gli obiettivi della costanza, sicurezza ed economicità degli approvvigionamenti. Il cosiddetto «regime di sorveglianza» dei prezzi ha si assicurato una ripresa dei profitti delle compagnie, senza però apprezzabili contropartite per la ristrutturazione e degli investimenti.

n. c.

Brevi

È ufficiale: Bagnoli non riparte

ROMA — L'Italsider ha ufficialmente confermato ai sindacati di ritardare l'avvio dell'altoforno di Bagnoli. La Flm ha ricevuto un telegramma dove si legge che «l'azienda per motivi di integrità degli impianti e di sicurezza delle persone è costretta a procrastinare le operazioni di carica dell'altoforno». L'Italsider cerca di scaricare le responsabilità di questa grave scelta sulle spalle del consiglio di fabbrica e dei lavoratori.

Sciopero al petrolchimico di Priolo

SIRACUSA — L'attività del petrolchimico di Priolo è rimasta bloccata ieri dalle otto alle dieci per lo sciopero dei circa tremila operai giornalieri che hanno così voluto sollecitare il rilancio della produzione nel comparto chimico. Durante le ore di astensione dal lavoro i lavoratori hanno bloccato la statale e la ferrovia.

Pecorini nuovo amministratore della Tirrenia

ROMA — Franco Pecorini è il nuovo amministratore delegato della società Tirrenia del gruppo Finmare Iri. La decisione è stata presa nel corso della riunione del consiglio di amministrazione, riunitosi sotto la presidenza di Guido de Vita.

Alla Breda approvato dai lavoratori l'accordo

MILANO — I 1200 lavoratori del primo turno della Breda Siderurgica hanno approvato l'accordo raggiunto l'altro ieri fra Breda e Nuova Sias.

Informatica: accordo Olivetti-Cnr

Un accordo di collaborazione scientifica e tecnica è stato firmato ieri dall'ingegner De Benedetti, amministratore delegato della Olivetti, e dal prof. Quagliariello, presidente del Cnr. Quest'ultimo ha così confermato l'intesa: «Si tratta di una concreta azione comune, assolutamente singolare in Italia, tra ricerca scientifica pubblica e privata».

I cambi

MEDIA UFFICIALE DEI CAMBI UIC

	31/5	30/5
Dollaro USA	1699,80	1689,75
Marco tedesco	617,575	618,255
Franco francese	201,315	201,395
Fiorino olandese	548,125	548,925
Franco belga	30,322	30,35
Sterlina inglese	2339,70	2337,45
Sterlina irlandese	1894,75	1896,30
Corona danese	168,25	168,49
ECU	1379,225	1382,725
Dollaro canadese	1304,75	1304,75
Yen giapponese	7,294	7,305
Franco svizzero	745,775	748,395
Scellino austriaco	87,75	88,87
Corona norvegese	216,77	216,93
Corona svedese	209,345	209,33
Marco finlandese	291,15	291,485
Escudo portoghese	11,80	12,065
Peseta spagnola	11	11,009

Le borse di Tokio, New York e Londra epicentro di crisi

Cospicui ribassi nonostante i massicci interventi a difesa - Crack bancari, debiti esteri, tassi, petrolio convergono in senso depressivo

ROMA — L'epicentro della crisi finanziaria si è spostato nelle Borse, ieri quella di Tokio ha subito un regresso del 2%. Ma sono le cifre sugli scambi che meglio indicano le dimensioni con titoli venduti (specialmente da possessori esteri) per 6 miliardi di dollari ed acquisti per 3,6 miliardi. Vi sono massicci acquisti difensivi, «farsi ribassare» dall'ondata speculativa è estremamente dannoso per grandi società di capitali che hanno bisogno di un continuo afflusso di credito.

Vere e proprie battaglie si sono svolte mercoledì e giovedì nelle Borse di Londra e New York fra venditori ed acquirenti. Se la Borsa di Londra ha registrato ribassi netti a New York vi è stato prima uno sprofondamento e poi una ripresa.

Lo sfondo comune è l'acquisita certezza che i tassi di interesse saliranno in conseguenza dell'inerzia che il governo di Washington mostra di fronte all'ingigantire del deficit interno ed estero. Però le motivazioni di sfiducia si articolano, da una situazione all'altra, ed ognuna merita attenzione. A Tokio è la notizia di una riduzione drastica nell'afflusso di petrolio a buon mercato dal Golfo Persico a creare preoccupazioni, notizia peraltro smentita da più parti sia riguardo ai volumi (il petrolio iraniano continua ad essere esportato) che al prezzo avendo gli iraniani preso a proprio carico i sovraccosti assicurativi.

Quindi si deve guardare all'effetto depressivo che possono avere avuto le informazioni sull'intesa yen-dollaro, la quale implica una rivalutazione a scadenza dello yen ed una riduzione delle esportazioni del Giappone nell'area del dollaro.

A New York l'annuncio che la Bolivia sospendeva il rimborso dei debiti è il motivo più immediato di preoccupazione. Si temono analoghi sviluppi per l'Argentina entro giugno. Però si tratta di un tassello del quadro. È il crack della Continental Illinois che continua a inviare onde di terremoto in tutti gli angoli del sistema. Mentre si sviluppa una discussione accademica su «salvataggio statale o no» il presidente della Continental David Taylor dichiara che ci vorrà una «lunga assistenza» della banca centrale prima che la banca recuperi o venga venduta. Nessuna banca del Nord America sarebbe in grado di assorbire la Continental, nemmeno con l'assistenza del consorzio di salvataggio. Si pensa di aprire la strada ad un compratore estero; resta da vedere a quali condizioni comprerebbe.

Le notizie sulla congiuntura restano contraddittorie poiché gli ordinativi all'industria sono calati del 3,6% in aprile ma l'indice generale sale ancora dello 0,5%. Insomma, è iniziata o no una nuova recessione negli Stati Uniti? Se i sintomi confermassero questa eventualità il miraggio di sfruttare la ripresa come panacea che risolve tutti i problemi svanirebbe. I problemi non sarebbero più solo finanziari — e sono già enormi sotto questo profilo — ma politici poiché bisognerebbe arrangiare delle nuove misure prima delle elezioni presidenziali di ottobre e non dopo come finora si è prospettato.