

I trasporti tra un presente disastroso e un futuro incerto / 1

Il treno si arrende

Va più piano e porta meno gente Le ferrovie scendono in serie B

Precipitano le medie di percorrenza e non si va più veloci nemmeno sui tratti nuovissimi come la direttissima Roma-Firenze - In dieci anni quasi raddoppiato il traffico merci su strada - L'incontenibile boom dell'aereo

ROMA — Nel '72 il rapido Roma-Napoli viaggiava a 140 chilometri l'ora; tredici anni dopo è precipitato sotto i cento. Anche il rapido Peloritano Roma-Risano, tempo era più veloce: era impostato a 84 chilometri, ora è sceso a 75. Ci sono treni espressi/diretti che hanno medie di percorrenza poco più sostenute di quelle di una littorina: il treno 2503 Milano-Lecco non riesce a tenere i 60 all'ora, il 583 Roma-Palermo tocca i 61,5, il Tee Adriatico Milano-Bari che nel '72 impiegava 8 ore e 31 minuti a percorrere la linea, nell'84 era salito a 9 ore e 26 minuti.

Perfino i treni «bandiera» non reggono più: il «Settebello» in tredici anni perde 10 chilometri di velocità e nel tratto Milano-Roma scende da 114 a 104. E neppure le innovazioni durante l'anno fati- ca e condite da una grandiosa di polemiche, come la direttissima Roma-Firenze, si dimostrano risolutive. Dal '76 all'80 sono stati attivati 137 chilometri della nuova linea (che è in costruzione da vent'anni): da Roma a Città della Pieve, da Roma a Civitavecchia, da Roma a Anagnino, da Roma a Fondi, da Roma a Terracina, da Roma a Gaeta, da Roma a Formello, da Roma a Bracciano, da Roma a Viterbo, da Roma a Tivoli, da Roma a Marino, da Roma a Albano Laziale, da Roma a Ardea, da Roma a Ladispoli, da Roma a Cerveteri, da Roma a Lido di Ostia, da Roma a Fregene, da Roma a Nettuno, da Roma a Santa Marinella, da Roma a Ladispoli, da Roma a Cerveteri, da Roma a Lido di Ostia, da Roma a Fregene, da Roma a Nettuno, da Roma a Santa Marinella.

La «Radiografia delle Ferrovie dello Stato» elaborata dalla Direzione generale programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei Trasporti giunge ad una conclusione sconsolante: a parità di velocità dei treni viaggiatori: «Hanno subito nel periodo '72-84 una forte e generalizzata diminuzione sia nelle brevi che nelle medie e lunghe distanze». È una specie di firma su un atto di resa. Ma allora la «gemma» ha sepolto ogni residua e debole

voleità della «rotata» e si è aggiudicata quella partita aperta da decenni? I bus stanno conquistando quote sempre più estese di viaggiatori. Secondo stime Aci Autosole (autostrade in concessione) e Anas la quota di traffico in pullman è salita negli ultimi dieci anni dall'11 al 15 per cento (esclusi i trasporti urbani), cioè il bus si è avvantaggiato degli arretramenti del treno. Ma la circolazione sulle auto private non aumenta, cioè sale in assoluto, in quantità di chilometri percorsi ogni anno (163,9 miliardi nel '72, 233,7 nell'83), ma essendo aumentato nel frattempo il volume complessivo degli spostamenti, in termini percentuali questa crescita equivale ad una lieve diminuzione (dal 71,29 al 70,97).

Paradossalmente sono proprio le disavventure del treno a stoppare la circolazione di auto. Perché se le ferrovie sono deficitarie per il trasporto viaggiatori, sono ormai un colabrodo per quello merci. Le Fs partecipano al traffico globale con una quota che nell'83 era pari al 1,82. Con la chiusura della strada trasportano il 62,3 per cento (il resto è rappresentato dalla navigazione e dagli oleodotti). Fatto 100 l'indice nel '72, in dieci anni la strada batte a 183,4, la ferrovia cala a 96,9. Basta andare a qualsiasi ora in qualsiasi giorno sull'Autosole per rendersi conto di che cosa significano questi dati: significa una coda praticamente senza interruzione di autotreni e autotricoliati.

È ovvio che, in queste condizioni, il treno è più scomodo di un'auto, più scomodo di un tempo, probabilmente (ma sembra che non esistano stime in proposito) è anche meno veloce. E senz'altro più rischioso. Per i camion continua il momento d'oro, ma quanto costa all'economia nazionale, quan-



E se a Termini nevicasse anche quest'inverno?

Non è stato preso nemmeno uno dei provvedimenti urgenti promessi contro l'emergenza da gelo - Il vice direttore generale delle F.S.: «Speriamo che tra tre-quattro anni...»

ROMA — E se quest'inverno nevicasse un'altra volta su Roma? Le statistiche dicono che è estremamente improbabile, che tra una nevicata e l'altra passano decine e decine di anni. Ma... Se nevicasse c'è il rischio molto concreto che Termini ridiventasse la stazione della vergogna. Alle dichiarazioni, alle promesse solenni, agli impegni profusi in larga copia sui giornali, televisioni e radio da ministri ed alti dirigenti non è seguito gran che. Il loro giuramento in quei giorni terribili di gennaio, davanti ai piazzali della stazione gelati e sconsolatamente vuoti fu: «Non si ripeterà». C'è da dubitarlo. Tutte le strozziature e le disfunzioni che provocarono il caos rimangono in agguato. Manca solo la neve.

È cambiata l'organizzazione del lavoro all'«Intesa» della stazione? Basta chiedere a uno qualsiasi delle migliaia di dipendenti di Termini per avere conferma: no. Basta andarci, del resto, a Termi-

ni. Gli esperti di trasporti hanno una loro teoria su questa stazione: riproduce, ampliandola, tutti i vizi delle ferrovie. Primo tra tutti la segmentazione delle competenze. Trazione, movimento, commerciale, impianti elettrici, lavori, appalti, affari generali, personale e via settorializzando.

Quando tutto va secondo il previsto, bene o male questa parcellizzazione funziona, nel senso che i treni escono dalla stazione e prendono le loro direzioni per ogni parte d'Italia (in questo momento la superficie spicciata quanto la disorganizzazione del terminal influisce sui ritardi accumulati in partenza, ma per gli appassionati ci sono statistiche anche a proposito). Ma quando c'è l'imprevisto? È, allora, sono guai seri. Non solo quando l'imprevisto è super, tipo neve. Anche quando si tratta di guasti minori, banali e quotidiani: il gabinetto rotto, la lampadina fulminata. Tutti i lavoretti piccoli (disfunzioni che però il viaggio-

to coglie e ne risente l'immagine delle ferrovie), lavoretti che alle ditte d'appalto vengono poco o nulla: è più la rimessa di dover organizzare e pagare gli operai di quello che riescono a strappare alle ferrovie. Allora i gabinetti rimangono rotti e le lampadine buie.

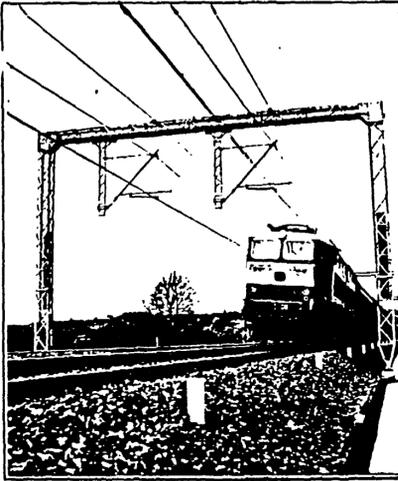
Ma anche quando l'imprevisto è più corposo e chiama direttamente in causa l'amministrazione ferroviaria le cose non vanno gran che meglio. Prendiamo in considerazione un caso «normale». Si rompe la tettoia di qualche magazzino... Che si fa? Prima di tutto si fa un fonogramma: in ferrovia il fonogramma è come la chiave d'accesso al computer, un passaggio obbligato. Il destinatario è l'assistente ai lavori di zona che è un sopralluogo. Se il danno è «semplice» viene affidato ad una ditta di manutenzione che ha un contratto con le F.S. e dopo un

giorno tutto è risolto. Meno male. Ma se il danno non è «semplice», cioè se richiede un intervento che va un po' più in là delle capacità di una singola ditta, l'unica è speranza nella buona sorte. Comincia una trafila che si sa dove parte ma che rischia di perdersi su un binario morto. Gli uffici competenti formulano per ogni guasto una scala di priorità e il ministero stanziava ogni anno una cifra per questa manutenzione. Se la tettoia in questione ha la sventura di scivolare in basso in questo elenco e se i finanziamenti coprono la graduatoria solo fino ad un certo punto, allora la tettoia rimarrà spaccata per mesi e forse per anni. A meno che qualcuno dei dirigenti del centro non si stanchi della vergogna, decida di intervenire «sopra la norma», rischi (perché in questi casi si rischia in prima persona) e vada alla ricerca della «strada giusta». Se sa trovarla, metà del lavoro è fatto, se no... aspetta anche lui. Tutti i fer-

rovieri e i dirigenti che abbiamo ascoltato concordano su questo punto: in ferrovia le cose si muovono solo per «amicizia».

Termini è perfettamente dentro la regola. Tanto che tra i ferrovieri in stazione circola una battuta: l'unico che ha avuto piena titolarità sull'impianto è stato un «barbone» che conosceva tutto e tutti, scomparso lui è scomparso il titolare.

Ma i massimi dirigenti sono fiduciosi. Giovanni De Chiara, ad esempio, a Termini durante la nevicata del 6 gennaio ed ora è vicedirettore generale delle Ferrovie. È ottimista come si conviene ad uno che occupa quel posto. È contento perché sono stati rifinanziati con 46 miliardi i lavori per ristrutturare l'apparato centrale della stazione che risale a quasi 40 anni fa. «Ci vorranno tre anni, forse quattro e forse anche di più, ma il treno sarà di nuovo messo in moto il meccanismo». E



to costa alle industrie questo privilegio in termini di mancati risparmi? E quanto costa alla gente dal punto di vista dell'impatto sull'ambiente? Alla conferenza sui trasporti di Stresa all'inizio di ottobre è stato quantificato il dato più facilmente rilevabile: il numero di incidenti. Il ritmo rimane ai livelli di 10 mila morti all'anno e 220 mila feriti. È stato fatto anche uno spietato calcolo «economico»: a valori 1984 in termini di «capitale umano» questa strage è costata alla collettività 6 mila miliardi a cui vanno aggiunti altri 11 mila pagati dalle famiglie delle vittime.

Di utilizzare il mare non se ne parla né per le merci né per i viaggiatori. Da questo punto di vista l'Italia si affaccia sul Mediterraneo quasi per caso: i 13 mila chilometri delle coste servono solo per i bagni d'estate e le due grandi autostrade naturali marittime, Adriatico e Tirreno, rimangono semideserte rispetto a come potrebbero essere utilizzate. Nel momento in cui in ogni angolo d'Europa si organizzano sistemi di porti grandi, attrezzati e ben serviti dall'entroterra, da noi si seguita in una specie di guerra parrocchiale tra scali e rimangono 136 i porti in esercizio. Il declino di Genova fa testo.

C'è l'aereo che è rampante. Ormai ha un'utenza di massa. Il traffico interno è più che raddoppiato in dieci anni e lo stesso vale anche per il movimento merci. Sempre più i fer ambiscono a diventare un'alternativa concreta al treno, soprattutto nelle medie e lunghe distanze. Ma anche lasciando da parte le rotte a «rischio» (la Roma-Palermo, la Roma-Cagliari), scarsi i guai ricominciano quando si mette piede e terra. Fiumicino è un esempio clamoroso: quanto tempo occorre dall'aeroporto al terminal in centro città? Dipende dalla stagione, dal giorno,

dall'ora: bisogna sfondare il traffico di mezza Roma. La legge per il raccordo ferroviario tra l'aeroporto e la città è del '77, siamo nell'85 e ancora quel raccordo non c'è, ora dicono che forse sarà pronto nell'87.

Si viaggia male e lo stesso ministero dei Trasporti ammette che, stando così le cose, se il prodotto interno lordo aumenterà nei prossimi anni del 2,5-3,5 per cento (cioè se ci sarà una crescita complessiva dell'economia a questi ritmi) i trasporti non reggeranno l'aumento della domanda né per i viaggiatori né per le merci. Che cosa significhi in termini concreti è difficile da immaginare. Non è ipotizzabile un aumento degli spostamenti; molto più verosimilmente c'è da aspettarsi un ulteriore involuzione del «sistema».

Ma poi, ora, si può parlare di «sistema dei trasporti»? Tra gli addetti ai lavori c'è stata una specie di diatriba su questo punto, forse un po' astratta, ma molto rivelatrice. Alla fine molti consensi ha ricevuto la posizione che qui da noi forse è più corrette parlare di «sistema dei trasporti». Dov'è la differenza? Sta nel fatto che per «sistema» si intende qualcosa di organico ed integrato, mentre nel concetto di «sistema» c'è solo una convivenza più o meno casuale di diversi modi di trasporto.

La creazione di un «sistema» è l'obiettivo per i prossimi dieci anni. A parole sono quasi tutti d'accordo anche perché è assai difficile sostenere il contrario. Ma l'unanimità comincia e finisce qui. Dopo aver reso omaggio alla necessità di programmare e di pianificare, poi vengono fuori i dinanzi e si comincia con il «sistema» hanno poco a che spartire e che scaturiscono invece dagli interessi in gioco molto corposi e potenti.

Daniele Martini

La borsa

L'incertezza politica non compromette anno-record

Rapidamente riassorbito il «giovedì nero» In dieci mesi triplicati il volume di scambi

MILANO — Borsa con un occhio attento agli svolgimenti della crisi politica, un condizionamento che per alcune sedute, giovedì è apparso provvidenziale perché ha dato modo al mercato di smaltire un parterri troppo comprato senza ulteriori sedute da cardiopalmo. Il mercato è passato infatti attraverso due grossi scossoni (il giovedì nero con un -5,5 per cento e un lunedì rosso con un +4 per cento) che sarebbero di difficile interpretazione se non ci fosse di tutto la speculazione che non è andata in pensione come vorrebbero far credere certi «laudatores» di piazza degli Affari.

Basta qualche cifra, per dimostrare che semmai, con l'avvento del fondo e il forte afflusso quotidiano di liquidità, le correnti speculative tradizionali sono diventate di fatto più aggressive (e sono quelle che hanno venduto a rotta di collo giovedì 17). Non si spiegherebbero altrimenti certi record. In dieci mesi dall'inizio dell'anno borsistico (15 dicembre '84) al 15 ottobre di quest'anno, gli scambi alla Borsa di Milano sono stati pari a 15.835 miliardi contro i 5088 dell'84, con un aumento di ben 3 volte! Si presume che a fine anno gli scambi toccheranno i 22 mila miliardi di lire che è una cifra pari a quasi tutto il flottante disponibile per il mercato (23-25 mila miliardi).

Queste cifre naturalmente vanno interpretate. Esse non significano solo un aumento di volume, anche se è grande, ma anche di prezzi, di capitalizzazione. Comunemente un aumento del volume di tre volte è decisamente superiore a un aumento dei prezzi che sfiora tuttora l'80 per cento (che è un bel record anche questo). L'avvento dei fondi comuni di investimento italiani (ora una quarantina, destinati a crescere) e di quelli stranieri, che quest'anno sono stati una componente di rilievo, è stato ovviamente decisivo per l'incremento degli scambi (si calcola che le due componenti abbiano investito in Borsa da 6 a 8 settemila miliardi) ma senza una movimentazione degli scambi e del rigiro frenetici dei titoli operati dalle correnti speculative tradizionali (dai grandi gruppi finanziari che cercano utili in Borsa attraverso movimenti speculativi, alle clientele delle varie commissionarie e delle banche) non si sarebbero potuto raggiungere quelle cifre eccezionali, mai verificatesi nella storia della Borsa. La speculazione insomma non è stata — per dirla con un addetto ai lavori — «con le mani in mano».

E perciò che il mercato attraverso una fase di relativo «imballo», visibile soprattutto nella caduta degli affari sul mercato dei premi, che non ha impedito un deciso ritorno di vivacità per le notizie provenienti dagli Usa, anche se non sono mancate irregolarità nei prezzi appunto.

Tuttavia anche nei giorni in cui si è fatto sentire di più il condizionamento tecnico e politico, non sono mancati spunti interessanti. È accaduto per esempio per il titolo della Montedison, rilanciato con vigore dalla notizia apparsa su un quotidiano di Londra in merito a sempre più probabili cambiamenti nella compagine azionaria con l'ingresso del Ferruzzi. Montedison ha influenzato anche la Gemina. De Benedetti rilancia dal canto suo con forza i valori del gruppo (Cir, Buitoni, Perugini, Sasib, Olivetti) attraverso il debutto in Borsa della Sabaudia e l'avvio delle procedure per la quotazione in Borsa di titoli di famiglia Goffe.

È in atto un rastrellamento sulle Falck da parte di gruppi interessati alla siderurgia.

Quando il mercato metabolizza il «troppo comprato», la selettività funziona di conserva. Si è visto dalla mole degli scambi positivi sulla conclusione del passaggio di mano dei titoli potrà svolgersi con gradualità, ossia senza quegli scossoni traumatici che offuscano l'immagine della Borsa che si vorrebbe sempre meno da bisca.

r. 9.

Arbatax intesa per il rilancio (la Cisl non firma)

CAGLIARI — La vertenza della cartiera di Arbatax è giunta alla stretta finale. La notte, nella sede della Regione e Cagliari, i sindacati hanno firmato l'accordo, assieme al commissario straordinario dello stabilimento e ai rappresentanti della giunta regionale, per un pieno rilancio della cartiera. Il piano di ristrutturazione prevede un ridimensionamento del personale assai più contenuto rispetto a quello proposto inizialmente. I lavoratori considerati in esubero sono 33, con l'impegno a facilitarne l'esodo volontario con anticipazioni e col pagamento immediato delle liquidazioni. L'azienda si è impegnata inoltre a rimettere in marcia gli impianti, a pieno regime, entro l'anno. La cartiera finanzia le sue produzioni, puntando anche su un tipo di carta per quotidiani bianco-calendario e sulle carte patinate leggere, assai richieste anche nei mercati internazionali.

L'accordo — ritenuto da tutti le parti un decisivo passo in avanti — è stato firmato dal rilancio dell'unico polo industriale dell'Ogliastra — non è stato firmato dai rappresentanti della Cisl. L'impressione è sottolineata dall'assessore regionale alla programmazione, il socialista Franco Mannoni — che la Cisl sia giunta alla trattativa con un pregiudiziale politico che rendeva l'accordo impossibile.

I rappresentanti di Cgil e Uil hanno invece espresso un giudizio positivo sul risanamento della vertenza che consente di avviare subito la ripresa della cartiera, portata sull'orlo del fallimento dal gruppo Fabbri. Decisa nella trattativa è stata la mediazione della giunta regionale di sinistra. Fra l'altro, l'esecutivo sardo si è impegnato a favorire la formazione del nuovo assetto proprietario, facendo un ricorso anche alle finanziarie meridionali e all'ente cellulosa e carta.

Frattura nel vertice dell'Iri: quattro a favore di Guccia

ROMA — Quattro membri del comitato di presidenza dell'Iri (Armani, De Vergolini, Iri e Schiavoni) hanno telegrafato al presidente Prodi contestandogli la richiesta di un «parere» al ministero delle Partecipazioni statali Clelio Darida circa l'applicabilità a Enrico Guccia della circolare che vieta di nominare amministratori persone di oltre 70 anni. Guccia ne ha 78 ed è candidato alla presidenza onoraria di Mediobanca. Il telegramma insinua che Prodi abbia concordato l'iniziativa con Darida, in quanto la risposta è stata data a stretto giro di posta, tanto più che non ha ritenuto di informarne il comitato di presidenza dell'Iri. I quattro dicono a Prodi di non trasmettere il «parere» ai presidenti della Banca Commerciale, Credito Italiano e Banco Roma che egli dovrebbero prendere una decisione, sostenendo che essendo queste banche delle società per azioni (organismi di diritto privato) il parere del Ministro non ha alcuna efficacia. Lo scontro attorno alla posizione di «consulenza» dell'ottuagenario Guccia ha un retroterra torbido: i due hanno accusato, a suo tempo, di avere aiutato indirettamente la Guardia di Finanza a trovare i documenti dei fondi neri che hanno portato in galera l'ex presidente di Mediobanca e fiduciario della Dc Fausto Caibarra. La motivazione dei quattro rivoltosi circa il carattere «privato» delle grandi banche Iri che controllano Mediobanca è ovviamente infondata, data la proprietà statale nettamente maggioritaria, ma l'attacco Darida-Prodi è altrettanto inammissibile.

Intesa Falck-Finsider, conto alla rovescia

MILANO — Giorni decisivi per l'accordo tra Falck e Finsider per lo stabilimento di Bagnoli? L'interrogativo è nell'aria da parecchie settimane e di certo nelle ultime ore si sono moltiplicati per numero e intensità i contatti tra i vertici del gruppo sestese e della Finsider. Non c'è più molto tempo e la resa dei conti è vicina. Il primo novembre, infatti, scade per il governo italiano la possibilità di ottenere dalla Comunità europea oltre tremila miliardi di lire per il capofila pubblico del settore, e altri seicento per le aziende siderurgiche che tagliano la loro capacità produttiva.

Sull'accordo in linea d'arrivo non ci sono né conferme né smentite. In un incontro a Roma, il vicepresidente delle commissioni Cee Karl Heinz Narjes ha confermato che la trattativa deve essere conclusa al più presto. In quell'occasione, Alberto Falck si sarebbe schierato con la Finsider nella richiesta di proroga degli aiuti comunitari alla siderurgia italiana. L'altro fatto che si ritiene prossimo a una decisione, che riguarderebbe il futuro sia dello stabilimento di Bagnoli (uno dei più moderni d'Europa) che quello di Sesto

San Giovanni, è la corsa all'acquisto da parte di Falck che ha chiuso la settimana superando ogni previsione: è passato dalle 7.550 lire di giovedì alle 8.360 di venerdì. E questo nonostante resti ancora nell'ombra il nome — o i nomi — di chi comprerà quei venti per cento delle azioni rastrellate da un gruppo di professionisti romani sul quale ha posto la sua attenzione il generale manager della Nippon Steel, Hayao Nakamura. Nella trattativa in corso tra Falck e Finsider, nelle ultime ore lo scoglio sarebbe rappresentato dalla partecipazione del gruppo privato all'operazione di Bagnoli. Il riconoscimento di una quota elevata, ovviamente, è una delle condizioni che Falck per far andare tutto a buon fine. La riduzione della capacità produttiva dovrebbe avvenire chiudendo il treno nastro a Sesto e uno dei tre laminatoi a Bagnoli.

La sinergia raggiunta tra i due gruppi, per la quale restano a disposizione della Falck qualcosa come cinquecento miliardi, produrrebbe effetti benefici a Bagnoli. Lo stabilimento di Napoli, con i due altiforni, non può produrre di più di 1,2 milioni di tonnellate all'anno. Troppo

poco per reggere il peso dell'indebitamento. La Nuova Finsider quest'anno si avvia a perdere 170 miliardi, nell'86 Bagnoli avrà un buco di 300 miliardi. Il pareggio è possibile soltanto se si eleva la capacità produttiva a due milioni di tonnellate l'anno. Da Bruxelles il segnale di via libera arriva solo se altre aziende accettano di tagliare a casa loro l'equivalente. Al treno a nastri di Sesto si lavorano circa 700 mila tonnellate all'anno.

La Falck, dal canto suo, anche se quest'anno il conto economico è passato all'attivo, ha un pesante fardello da portare costituito dal seicento miliardi di indebitamento, di cui circa la metà a breve termine. L'operazione appare comunque complicata. Falck hanno sempre confermato, per esempio, la validità dell'accordo raggiunto con il sindacato nel quale vennero



definite capacità produttive e sancito il mantenimento dell'attuale assetto, nastro compreso. E poi, nel caso, fosse spostata la produzione del treno nastro al sud, resterebbero in piedi — e per quanto tempo — la parte fusoria e delle lavorazioni a valle? L'eventuale accordo — se davvero ci sarà — sarà imposto sulla base di una contrapposizione tra nord e sud? E il governo non ha nulla da dire sull'argomento siderurgia?

A. Pollio Selimbeni

Brevi

Standa: accordo integrativo

ROMA — È stato sottoscritto l'accordo integrativo fra la Standa e la federazione unitaria dei lavoratori del commercio. L'intesa prevede, tra l'altro, il rientro dei cassintegrati e la programmazione di alcune migliaia di nuovi posti di lavoro.

Parte autotassazione '85

ROMA — Parte alla fine della prossima settimana l'annuale operazione di autotassazione per le imposte dell'85. Per l'addizionale straordinaria Ior. Si tratta del primo di due appuntamenti annuali con il fisco per i contribuenti che debbono effettuare l'autodichiarazione dell'importo (cioè i lavoratori autonomi, artigiani, professionisti e tutti coloro che, oltre ai redditi da lavoro dipendente tassati alla fonte, godono anche di altri introiti). Queste cifre debbono versare l'account sulle imposte entro il trenta novembre.

Continua la «ripresa» in Lombardia

MILANO — Gli industriali milanesi sono fiduciosi sulle possibilità di un ulteriore miglioramento della ripresa produttiva in tutta la regione. Questa fiducia si basa sull'andamento positivo delle ordinazioni acquisite dalle imprese: è la prima volta, infatti, a partire dal 1980, che su sul mercato interno che su questo estero il saldo tra ordini in aumento e ordini in diminuzione non risulta negativo.

Nuovo traghetto a Palermo

PALERMO — È stato varato ieri mattina da cantieri navali di Palermo il traghetto «Paolo Veronesi» della Sremar, la società del gruppo Sremar che gestisce i collegamenti fra la Sicilia e le sue quattordici isole minori.

Politica monetaria: se ne parla alla Cee

BRUXELLES — Un nutrito ordine del giorno attende domani a Lussemburgo i ministri finanziari della Comunità. Il presidente dell'esecutivo Dehaene presenterà proposte sulle competenze Cee in fatto di politica monetaria.