Rischia il crack il mercato dei metalli a Londra

Chiusura per lo stagno fino al 12 dopo debiti per mille miliardi - Timori per il petrolio - Effetti del ribasso del dollaro

ROMA — I 22 paesi dell'accordo internazionale sullo stagno non sono riusciti a trovare i mezzi per riaprire le contrattazioni mettendo in crisi l'intero *London Metal Exchange* (LME) di Londra, il mercato attraverso cui passano le transazioni internazionali su rame, alluminio, piombo, nichel, zinco e stagno. La chiusura delle contrattazioni sullo stagno è prolungata al 12 novembre. La natura dei problemi rende difficile un salvataggio e, di conseguenza, potrebbe condurre a crack bancari e riduzioni di prezzo con ripercussioni gravi in un ampio settore del mercato mondiale delle materie prime. Ieri il governo inglese è intervenuto invitando i governi e le banche a tentare un salvataggio la prossima settimana. Lo scenario richiama alcune situazioni maturate, con esito diverso, nel settore petrolifero. Il basso livello della domanda è stato contrastato riducendo le vendite, quindi formando uno stock invenduto elevatissimo. Poiché la produzione continuava, lo stock finanziato dalle banche ha prodotto debiti per 800-900 miliardi di lire. Vi sono contratti in essere sul *London Metal Exchange* per un migliaio di miliardi di lire che rischiano l'insolvenza. In definitiva, le banche hanno fatto credito, attraverso il «cartello», ai paesi esportatori (fra i principali Malaisia, Indonesia e Bolivia) che ora non sono in grado di far fronte agli impegni.

Nel campo petrolifero sono i bisogni finanziari di paesi come Nigeria, Libia, Iran — ed alla fine della stessa Arabia Saudita — che hanno portato agli «sconti» sul prezzo ed alla sospensione di fatto del cartello Opec.

Nel caso dello stagno c'è un sottile diaframma, l'International Tin Council (ITC), alla cui insolvenza concorrono però le medesime cause: ad esempio, le vendite di paesi non facenti parte del cartello che hanno accresciuto l'onere degli interventi a difesa del prezzo; la riduzione dei ricavi complessivi da esportazione per il basso livello di attività nei paesi industrializzati; infine il ribasso del dollaro che riduce i ricavi al cambio con le altre valute.

In ogni caso la riduzione del prezzo — che ora sembra pressoché inevitabile e prevista nel 25% circa — non può evitare la riduzione della produzione a livello mondiale. La Malaisia sembra rassegnata a chiudere una parte delle miniere. In Bolivia, paese che ricava dallo stagno il 32% delle entrate valutarie, l'impatto della crisi si presenta gravissimo perché anche vendendo le stesse quantità una riduzione dei prezzi aggraverà decisamente lo sbilancio con l'estero. Malaisia, Indonesia e Bolivia, inoltre, subiscono al tempo stesso perdite nei ricavi dalle esportazioni di petrolio.

Il ministro del petrolio degli Emirati Arabi Uniti, Mana Saed Oteiba, ha dichiarato ieri che la discesa del prezzo per il petrolio deriva dal «comportamento egoistico dei paesi esportatori non membri dell'Opec». Oteiba conferma la sospensione del listino Opec.

Il ministro degli Eau riconosce che la causa è nel basso livello di attività e nell'enorme massa di disoccupati in Europa occidentale ed in altri paesi industrializzati. Tuttavia anche per questo Oteiba incolpa solo il prezzo — il rincaro del petrolio avrebbe dovuto essere più graduale — anziché l'insieme della politica economica dei paesi che si sono arroccati in difesa della «rendita massima» anziché puntare sulla diversificazione industriale sia nelle fonti d'energia che in altri campi. La rendita petrolifera, a sua volta, è stata spesso spesa in modo improduttivo. Di qui anche l'effetto di ritorno: il contributo dei paesi dell'Opec all'ampliamento del mercato mondiale dei prodotti industriali è risultato minore del previsto.

I fattori monetari danno il colpo di grazia. La quotazione in dollari, vantaggiosa fino a che il cambio della valuta statunitense saliva, diventa ora una causa di riduzione dei ricavi. Ieri il dollaro era sotto i 210 yen, 2,61 marchi, 1.760 lire con una svalutazione attorno al 15%. Se il petrolio fosse stato venduto in *Ecu* (unità monetaria europea) il ricavo sarebbe oggi pressoché stabile. Il legame col dollaro crea invece una potente onda di destabilizzazione i cui sviluppi sono imprevedibili nel caso in cui si combini col progredire della recessione nei paesi industriali.

Renzo Stefanelli

Il costo reale del denaro aumentato nell'85

ROMA — Il tasso ufficiale di sconto reale, determinato cioè sottraendo l'inflazione, è aumentato dal 6,74% al 7,23% fra il settembre 1984 e il settembre 1985. Lo rileva Giuliano Segre, consigliere economico della presidenza del Consiglio, in una tabella che mostra come non è il solo tasso ad essere aumentato. Ancora oggi secondo le rilevazioni ufficiali il tasso *normale* sugli impieghi creditizi è del 20,61%; in termini reali si è passati dal 12,33% dell'anno scorso al 12,34% di quest'anno. Invece il tasso normale sui depositi dei clienti presso le banche è sceso al 9,69%, in termini reali dell'1,94% all'1,42%. In sostanza sono diminuite dello 0,50% circa le remunerazioni ai depositanti mentre le banche riscuotono tassi leggermente aumentati o eguali. La tesi sottostante ai rilievi di Segre è ovvia: le banche hanno qualche margine per limare i tassi sugli impieghi. Ed infatti, stante il basso livello nella domanda di credito, si ha notizia di riduzioni a particolari clienti. Il mercato è però incontestabilmente dominato dal rendimento dei titoli venduti dal Tesoro. Il rendimento reale dei Bot non a caso resta in termini reali del 5,66% per la scadenza a tre mesi, più alto del tasso massimo offerto sui depositi bancari (5,55%). Chiaramente banche e risparmiatori sanno fare di conto e si regolano sulla condotta sregolata del Tesoro.

I trasporti italiani tra un presente disastroso e un futuro incerto / 3

Milano, isola europea dove la rotaia regna

Con il «passante» ferroviario che si sta costruendo la città lombarda sarà l'unica ad avere un moderno sistema di collegamenti - Una storia contro corrente - Le ipoteche politiche

MILANO — «Qui c'è sotto un'idea per il nostro futuro». Il gigantesco cartello, completato da un dito indicatore, rivolto verso il basso, generosamente consolatorio nei confronti di automobilisti e pedoni costretti a giri viziosi, code, intralci, annuncia i «lavori in corso» per il passante, tunnel ferroviario di quattro chilometri, che andrà a collegare le stazioni della Bovisa e di Pata Garibaldi, con quelle di Rogoredo e Vittoria, nord-ovest e sud-est milanese. Ultima gloria cittadina, dopo la Scala, il Piccolo Teatro, Milaninter e la Madunina, messa in cantiere dalla giunta di sinistra, ereditata da quella pentapartita.

E di vera gloria, senza ironie, si tratta, di vera gloria che lascia dire ad un urbanista di fama mondiale come Giuseppe Campos Venuti: «Milano sarà l'unica città italiana che nel giro di pochi anni disporrà di una rete di trasporti pubblici a livello europeo, stranamente ridotta al suo intorno metropolitano. Tutto il resto, appena ci si allontana, è povero. Così questa città diventerà non un nucleo avanzato che faccia da motore a tutto il paese, che si infrastruttura modernamente, ma un'isola di modernizzazione tecnologica, che praticamente finirà con il collegare Milano all'Europa, allontanandola però dall'Italia».

La previsione, per una parte almeno, quella strettamente milanese, è fin scontata. Cinquanta chilometri di linee metropolitane, altri quindici in costruzione, e quindi, il «passante», che pone, in un modo e nell'altro, un sistema ferroviario tra i più capillari ed efficaci (non è storia d'oggi, ma di fine Ottocento), in relazione intima con la città, sono i segni tangibili di una infrastrutturazione forte, ricca, articolata, abbondante. E sono anche i segni di una inversione di tendenza, che ha radici culturali e politiche che vanno molto in là, ed esattamente ai primi anni Sessanta, quando in tutta Italia prevaleva la vocazione allo smantellamento ferroviario a favore di strade ed autostrade. Mentre ferrovie dello Stato e amministratori pubblici meditavano altrettanto per Milano, progettando strade su strade di penetrazione e assi attrezzati, negando persino validità alle tangenziali, qualcuno (il Pim, associazione dei comuni della provincia milanese) commissionò all'Ilses (Istituto lombardo studi economici e sociali) uno studio su trasporti e viabilità.

Tecnici e ricercatori si trovarono di fronte la mappa di una rete ferroviaria ricchissima: tante linee che convergevano su Milano e che a Milano in diverse stazioni si fermavano, senza alcun rapporto l'una con l'altra, senza alcuna continuità. Si trovarono di fronte anche esempi di città molto simili a Milano, come Monaco, che avevano già pensato alla ferrovia non solo come mezzo di trasporto su grandi distanze, ma anche di collegamento pendolare, con una ritmicità quindi molto vicina a quella di un tram, di un autobus, di una metropolitana. Fu proprio un viaggio a Monaco a convicere amministratori e dirigenti riluttanti. «Ma — ricorda Gianni Beltrame, uno dei tecnici del Pim — fu un successo e l'idea del passante cominciò a prendere corpo». Prese corpo, con la sinteticità di uno slogan per addetti ai lavori, come «sistema unitario, integrato, passante». Unitario perché avrebbe dovuto mettere in relazione reti illogicamente separate: quelle delle Ferrovie dello Stato, ad esempio, e quelle delle Ferrovie Nord Milano (allora Edison, poi Montedison, quindi regionalizzate). Integrato, non soltanto dal punto di vista strutturale (efficienti interscambi, ecc.), ma anche dal punto di vista tariffario, in modo di permettere ai viaggiatori di utilizzare al meglio l'insieme dei trasporti pubblici comunque offerti nell'area metropolitana. Passante infine, non solo per consentire una più facile penetrazione in diversi punti della città, ma anche per rendere, in una strategia di redistribuzione territoriale delle funzioni, più facile e rapido trascorrere da un luogo all'altro della regione.

La discussione, lanciato il sasso, è stata lunga, i progetti laboriosi, soprattutto intorno alla scelta delle stazioni interessate e alla definizione di un piano generale, di un servizio cioè regionale (ammodernamento delle Ferrovie Nord, il quadruplicamento dei tratti per Treviglio e Piacenza, l'acquisto di nuove vetture...).

Alla fine, conclusione con firma di accordo tra Ferrovie, Regione e Comune di Milano e «prima pietra» (12 luglio 1982) con Spadolini e Tognoli che stringono le mani agli operai pronti a manovrare le ruspe in piazza della Repubblica. Finiranno di lavorare probabilmente intorno al 1990 e i soldi spesi raggiungeranno i mille miliardi (preventivo, ai prezzi 1982, 550 miliardi). Cifre da capogiro, ma come è ovvio, l'impresa pone problemi tecnici gravosissimi: il tunnel dovrà scendere fino a venti metri sotto terra, incontrando fogne, fondamenta di palazzi, servizi tecnologici e tante altre cose (anche rovine romane, come capitò per la metropolitana).

Ma il giro di quattrini che il passante metterà in moto sarà alla fine decisamente superiore. Legata al tunnel è, ad esempio, la nascita di alcuni poli terziari, milioni di metri cubi di terziario, su alcune aree strategiche: al Portello, dove erano prima gli stabilimenti Alfa Romeo (quelli stessi ripresi da Luchino Visconti in «Rocco e i suoi fratelli») e dove sorgeranno centro congressi, sedi espositive, alberghi in stretto rapporto con la Fiera campionaria); a porta Garibaldi, dove sorgeranno uffici pubblici, regionali e statali; a Cadorna (stazione di testa delle Ferrovie Nord), ancora uffici.

Nei primi lavori, sulla carta dei progetti e dei programmi, una trasformazione profonda di Milano. Tutto per merito del «passante», che, rivelano le prime polemiche, potrebbe però risultare un'arma a doppio taglio. Problema di gestione di una infrastruttura di trasporto e delle sue implicazioni urbanistiche, di una gestione che dalle mani di una giunta di sinistra è finita in quelle di una amministrazione di pentapartito.

La promessa «grattacieli, grattacieli» del sindaco Tognoli potrebbe cioè, mutata la condizione politica, trovar maggior credito e operatori-speculatori pronti a realizzarla. Ma in questo modo il «passante», immaginato vent'anni fa per favorire la moltiplicazione di poli esterni regionali e per consentire il contenimento dello sviluppo milanese, pensando piuttosto alla sua qualità, potrebbe alla fin fine generare soltanto il mostro di una superconcentrazione milanese. «Il passante — osseva Gianni Beltrame — potrebbe essere utilizzato per caricare la città di funzioni terziarie avanzate, secondo una spinta più ideologica che di reale, quantificato fabbisogno, ma in fondo ben concreta di fatto di metri cubi e di creazioni di rendite».

Risorgente «milanocentrismo», allora, che avrebbe poco a che vedere con le ragioni che motivarono i primi sostenitori del passante: qualità della città, riequilibrio regionale, contenimento, riqualificazione, recupero... Quel «pensare alla grande», tentato e messo in pratica, rischia di tradursi in un rinnovato «rito ambrosiano» di vecchie speculazioni e di rendite fondiarie.

Oreste Pivetta

È polemica sul taglio dei rami secchi «Si è deciso con criteri improvvisati»

ROMA — «Ma come si può essere d'accordo con questi tagli delle ferrovie. Due esempi: la Monza-Molteno serve una zona di grande espansione demografica e industriale. E la tagliano. Per la Varallo-Novara gli stessi dirigenti dell'azienda hanno dichiarato che c'è un traffico notevole. E la tagliano. O la Viterbo-Attigliano: l'hanno elettrificata qualche anno fa. Non serve a niente? Ma allora perché ci hanno speso soldi sopra e ora la tagliano?».

Lucio Russo, vicepresidente dell'Associazione degli Utenti del trasporto pubblico si domanda se c'è una logica dietro questa soppressione di mille chilometri di binario decisa dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie d'accordo con il ministro dei Trasporti e quello del Tesoro. È una domanda retorica, perché lui, come molti viaggiatori delle ferrovie, stentano a trovare un qualche criterio in questa operazione.

Gli Utenti del trasporto pubblico annunciano quindi giorni di mobilitazione contro queste decisioni. E queste iniziative si aggiungono a quelle che i sindacati hanno tutta l'intenzione di avviare se non riceveranno assicurazioni adeguate. Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uil Trasporti hanno chiesto un «urgente confronto di merito» con il ministro Signorile. Se non dovesse esserci, i sindacati assumerebbero «adeguate, immediate iniziative».

Secondo gli Utenti del trasporto gli stessi dati sovente avanzati dal ministero per giustificare l'operazione tagli non possono essere presi come buoni. I dirigenti dell'azienda sostengono che alcune linee vanno soppresse perché assolutamente insostenibili dal punto di vista della loro redditività.

«Ma — dice Russo — gli introiti in questi tratti vengono calcolati con criteri discutibili. Ad esempio non si tiene conto che spesso su quelle linee viaggiano soprattutto pendolari e studenti e che quindi le tariffe pagate sono più basse delle "normali", anche sensibilmente. È ovvio che i conti, fatti con una logica da ragionieri, alla fine dicono che lì le Ferrovie «guadagnano» meno che altrove. Ma è una mistificazione. Come è mistificante, del resto, che da questi calcoli vengano escluse le stazioni «capolinea», cioè quelle all'inizio e alla fine del tratto minore, stazioni che si trovano sulle linee principali e che quindi hanno generalmente un traffico sostenuto. Nella quantità globale di viaggiatori che passa di lì ci sarà pure qualcuno che poi si dirige sulle tratte meno importanti? C'è, ma nei calcoli delle Ferrovie scompare».

Il provvedimento di taglio di 1.000 chilometri di binario è stato accompagnato dall'assicurazione da parte del ministero di mettere in funzione bus in quegli stessi posti non più serviti dal treno. Non è, alla fine, un vantaggio anche per gli utenti?

Ancora Russo: «I pullman sono condizionati dagli ingorghi, dalle condizioni del tempo (soprattutto al Nord, con la nebbia, non è un problema secondario). Gli orari su distanze medio lunghe sono quindi abbastanza aleatori; il servizio è tutto sommato meno confortevole e meno preciso di quello del treno. E i dati europei ci dicono che quando il binario viene sostituito dalla strada c'è un calo di viaggiatori di almeno la metà: tutta gente che, a quel punto, preferisce mettersi in macchina e addio ai servizi pubblici».

Anche sul fronte dei risparmi sembra che i vantaggi dell'operazione siano del tutto irrisori, anzi considerato che le Ferrovie dovranno organizzare i pullman c'è da sospettare che questi vantaggi non ci siano proprio. «La nostra preoccupazione ora è — dice il rappresentante degli utenti — che dopo questa prima ondata di soppressioni, che vogliamo venga corretta e ridimensionata, ce ne siano altre».

d. m.

Cipe: più incentivi per le polizze-vita

Una direttiva emanata l'altra sera su proposta del ministro Altissimo - Sgravi fiscali oltre i 2 milioni e mezzo - Incoraggiate le stipule collettive - Sollecitato l'utilizzo delle indennità di fine rapporto

ROMA — Il governo, su suggerimento del ministro dell'Industria, Renato Altissimo, fa propri i progetti delle assicurazioni per il ramo vita (previdenza integrativa)? Una direttiva del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica), approvata l'altra sera su proposta di Altissimo, va in questa direzione. Gli incentivi fiscali per le polizze vita sono la principale leva indicata nel documento a questo scopo. Le assicurazioni — dice il Cipe — devono essere coinvolte nella costruzione di «un sistema pluralistico di previdenza integrativa all'assicurazione sociale», in modo da consentire alle polizze vita il balzo che faccia loro raggiungere i successi del ramo in Europa e nel mondo. Le polizze vita — ha suggerito Altissimo — costituiscono «un tipico atto di previdenza e uno strumento di risparmio a lungo termine».

Lo sviluppo di questo settore — è la conclusione — interessa «tutta la collettività». Il Cipe ritiene necessaria una sempre maggiore diffusione di polizze collegate a titoli indicizzati (si asseconda così una tendenza spontanea del mercato). Il Cipe raccomanda anche al Parlamento una sollecita approvazione del disegno di legge presentato da Altissimo sul ramo vita.

Su un piano più pratico, il Cipe chiede di alzare il limite (oggi di 2 milioni e mezzo) entro il quale le polizze sono deducibili dalle tasse: chissà cosa ne pensa Bruno Visentini. Secondo Altissimo, bisogna incoraggiare la diffusione delle polizze anche consentendo questa deduzione direttamente alla fonte, sulle tasse detratte dalla busta paga: un incentivo implicito ad accordi aziendali con le assicurazioni.

La previdenza integrativa — questa la tesi del ministro dell'Industria — deve essere gestita da una pluralità di soggetti, tra i quali le assicurazioni debbono e possono svolgere un ruolo importante. Oltre agli incentivi fiscali (va studiato un vero e proprio «sistema»), una risorsa da non sottovalutare è costituita dalle indennità di fine rapporto, che hanno sempre più una connotazione di «risparmio contrattuale»: occorre consentire alle aziende — conclude il documento — di indirizzarne gli accantonamenti anche verso le forme «assicurativo-previdenziali».

Lega Coop: il regime tributario speciale non è un privilegio

ROMA — La Lega delle cooperative — con un documento del suo consiglio generale — ha chiesto al governo di intervenire con urgenza per difendere lo speciale statuto fiscale delle imprese autogestite, sottoposto negli ultimi tempi ad una convergenza di attacchi. Vi sono stati — denuncia la Lega — accertamenti da parte dell'amministrazione finanziaria, tesi a far decadere una serie di imprese dal trattamento tributario speciale che, ricordano le cooperative, non è un privilegio fiscale, ma soltanto il riconoscimento degli scopi sociali della cooperazione. Nello stesso tempo, dice il documento, «influenti personaggi della vita pubblica» hanno paragonato, in modo non sostenibile, questo regime alle rendite finanziarie.

La Lega ribadisce che il trattamento tributario delle cooperative, che ne riconosce il carattere di strumento volto alla promozione del lavoro, è solo un parziale adempimento dell'articolo 45 della Costituzione. La cooperazione è l'unico esempio di accumulazione vincolata a fini sociali: valorizzazione del lavoro, divieto della doppia imposizione e indivisibilità del patrimonio, sotto la vigilanza governativa.

Un fine che soddisfa le esigenze di soci lavoratori, consumatori o piccoli e medi imprenditori. Vi è tra le cooperative una giusta protesta per questo travisamento della realtà e la Lega l'ha raccolta, poiché tali indirizzi «se attuati fino in fondo comprometterebbero la promozione, lo sviluppo e l'incremento delle imprese cooperative in genere e la sopravvivenza per alcune cooperative con migliaia di dipendenti», proprio in un momento di forte impegno in direzione dell'occupazione e del Mezzogiorno.

Brevi

Autotassazione, parte «in sordina»

ROMA — Partenza «in sordina» per l'autotassazione di autunno: da stamane i contribuenti possono versare l'acconto Irpef e Ilor per l'anno '85, recandosi negli uffici postali e nelle banche. Questo in teoria, perché l'effetto-ponte lascia prevedere che l'operazione partirà a pieno ritmo solo lunedì. In compenso per regolare i conti con il fisco ci sarà tempo fino al due dicembre: il 30 novembre — ultimo giorno utile per i versamenti — arriva di sabato e in base alla legge, in questi casi slitta al lunedì seguente. Tutta l'operazione farà arrivare nelle casse dello Stato qualcosa come 19mila miliardi (7.800 dall'Irpef, 5.100 dall'Irpeg, 6.100 dall'Ilor, e circa 20 dall'addizionale Ilor).

Non «detraibilità» Iva sulle vetture

ROMA — Nella seduta di ieri il consiglio dei ministri ha deciso la proroga — fino al 31 dicembre '87 — delle norme che stabiliscono la «non detraibilità» dell'Iva per gli acquisti di auto e vetture e di carburanti che «non formano oggetto dell'attività propria dell'impresa».

Sciopero degli «uomini-radar» a Brindisi

BARI — Altre 48 ore di sciopero — da attuarsi però in una data che deve essere ancora stabilita — sono state indette dagli addetti all'assistenza di volo del centro controllo regionale di Brindisi.

I criteri per la cessazione aziende pubbliche

ROMA — Entro la fine dell'anno la commissione istituita ai primi di settembre dal ministro delle Partecipazioni Statali Darida, dovrebbe concludere i suoi lavori con la messa a punto di un «codice di comportamento» per gli amministratori degli enti di gestione. Prima di concludere il proprio lavoro, comunque, la commissione dovrà consultarsi anche con le organizzazioni sindacali (c'è un impegno in questo senso del ministro Darida).

La Corte Costituzionale «studia» le pensioni

ROMA — La Corte Costituzionale sta per iniziare l'esame di un cospicuo numero di questioni che riguardano le normative pensionistiche. Martedì l'udienza pubblica sarà interamente dedicata alla discussione di ben 45 ordinanze di autorità giudiziarie (che chiamano in causa le norme in materia varate negli ultimi 15 anni), che hanno impugnato le leggi che fissano criteri di perequazione automatici.

Le guide di Paideia
collana diretta da Roberto Maragliano

Per i concorsi a cattedra della scuola media

Franco Ghilardi
Carlo Spallarossa
Guida alla organizzazione della scuola
per insegnanti, direttori e presidi
Lire 10 000
Editori Riuniti

NOVEMBRE '85

BTP

Buoni del Tesoro Poliennali.

- I BTP sono titoli di Stato esenti da ogni imposta presente e futura; le relative cedole sono accettate in pagamento delle imposte dirette.
- Fruttano un interesse annuo del 12,50%, pagabile in due rate semestrali uguali.
- Il rendimento annuo offerto è in linea con quelli correnti sul mercato obbligazionario.
- I nuovi buoni di durata triennale sono offerti in pubblica sottoscrizione nel taglio minimo da 1 milione.
- I risparmiatori possono sottoscriverli, presso gli sportelli della Banca d'Italia e delle aziende di credito, al prezzo di emissione, senza pagare alcuna provvigione.
- Hanno un largo mercato e quindi sono facilmente convertibili in moneta in caso di necessità.

Periodo di offerta al pubblico

dal 4 all'8 novembre

Prezzo di emissione	Durata	Tasso di interesse	Rendimento annuo effettivo
98,25%	3 anni	12,50%	13,66%

BTP

L'investimento esentasse sempre a portata di mano