

Il programma Aica-Lega
Ecco i primi frutti
(non inquinati)
dell'agricoltura pulita

La Federconsorzi della Lega delle cooperative si chiama Aica l'alleanza italiana cooperative agricole. Il paragone in realtà è improprio, soprattutto per le dimensioni delle due organizzazioni. L'Aica è comunque il maggior consorzio nell'ambito della cooperazione agricola e opera all'interno di un sistema integrato di oltre 1000 cooperative e consorzi, presenti su tutto il territorio nazionale.

DAL NOSTRO INVIATO
BRUNO ENRIOTTI

BOLOGNA Giusto un anno fa l'Aica ha dato vita ad un ambizioso progetto definito "Alimentazione, salute, ambiente", per portare sul mercato prodotti alimentari il più possibile esenti da elementi inquinanti. In un anno alcuni risultati apprezzabili sono stati ottenuti dagli agricoltori viene sempre più apprezzato il primo insetticida biologico, sul mercato sono già in vendita arance e fragole prive di trattamenti chimici, si è estesa la produzione di carni per omogeneizzati prodotte in allevamenti controllati, prendono sempre maggior sviluppo le esperienze di lotta biologica nella produzione dell'ortofrutta mentre per la conservazione del grano la tecnica del freddo sostituisce sempre più il tradizionale uso di conservanti chimici.

Proprio per il ruolo che svolge nelle campagne, l'Aica può intervenire direttamente sull'agricoltore per sollecitarlo ad una maggior attenzione della genuinità del prodotto. L'Aica, infatti, da un lato fornisce le cooperative dei prodotti necessari per l'agricoltura (fertilizzanti, sementi, macchine, mangimi ecc.), dall'altro favorisce la vendita dei prodotti agro-alimentari in Italia e all'estero (olio d'oliva, vino, carni, salumi, ortofrutta e ogni altro prodotto della terra).

In un'agricoltura in sempre più rapida trasformazione, la cooperazione può quindi diventare l'organizzazione che più si fa carico dei problemi della salute del consumatore. Al tempo stesso l'Aica è impegnata nella ricerca dell'uso dei prodotti agricoli in settori diversi da quello alimentare. L'Aica opera in un sistema di oltre 1000 cooperative e consorzi di grandi e piccole dimensioni che raccolgono

complessivamente oltre 500.000 soci. Nel 1986 ha avuto un giro d'affari di oltre 1000 miliardi di cui un terzo realizzato nel settore dei prodotti per l'agricoltura e la restante parte attraverso la vendita dei prodotti agro-alimentari. Le trasformazioni più ampie si sono avute in questi ultimi mesi nel settore vino con l'acquisizione da parte del consorzio che fa capo all'Aica, il Coltiva, di una delle più grandi imprese private, il Giv, mentre nel settore lattiero-caseario sta per realizzarsi la convergenza delle due più grandi cooperative che producono latte a capo della Continental pneumatici. Di certo nel quartier generale del gruppo tedesco si sta aspettando con ansia la conclusione dell'inchiesta della magistratura sulla truffa del secolo che ne ha offuscato seriamente l'immagine di azienda solida, capace di destreggiarsi bene in mezzo all'agguerrita concorrenza dei

Per dar vita ad una struttura che consenta maggiori rapporti con l'imprenditoria pubblica e privata che opera in agricoltura, l'Aica sta trasformando la propria finanziaria, la Finaica, da strumento interno a finanziaria di partecipazione e attraverso la quale creare società miste soprattutto nell'area della distribuzione. L'impegno dell'Aica - dice il presidente Mario Tampieri - diventa uno stimolo alla trasformazione e all'ammodernamento della cooperazione in agricoltura. La nostra scelta su fronti avanzati come quello della produzione di alimenti genuini e non inquinati non è occasionale ma strategica. Per avvicinarci a tale obiettivo non bastano le firme sui documenti o le adesioni alle tavole rotonde, occorre un impegno convinto di tutti i soggetti interessati, e innanzitutto dei produttori agricoli, delle istituzioni pubbliche e delle grandi catene di distribuzione.



Carl H. Hahn

L'industria automobilistica in Europa/2

Tra produzione e nuova finanza
La truffa sui cambi
farà saltare il presidente?
Duro scontro tra le due anime

I dc chiedono meno Stato
Bonn sembra decisa
a ridurre la presenza pubblica
Critici sindacati e Spd

Volkswagen più privata?

Anche alla Volkswagen si è aperto uno scontro tra i sostenitori di una più dinamica attività finanziaria e l'ala più tradizionalmente industrialista. Pesa sulla casa di Wolfsburg ancora l'ombra della gigantesca perdita sui cambi (350 miliardi di lire) sulla quale sta indagando la magistratura. Ma pesano anche le incertezze relative alla possibile «privatizzazione» e le preoccupazioni per la concorrenza.

DAL NOSTRO INVIATO
ANTONIO POLLIO SALIMBENI

WOLFSBURG C'è addirittura chi disegna il futuro della Volkswagen senza il suo attuale presidente, tanto che qualche giornale ha fatto il toto-candidature e ha piazzato il nome di Helmut Werner, oggi a capo della Continental pneumatici. Di certo nel quartier generale del gruppo tedesco si sta aspettando con ansia la conclusione dell'inchiesta della magistratura sulla truffa del secolo che ne ha offuscato seriamente l'immagine di azienda solida, capace di destreggiarsi bene in mezzo all'agguerrita concorrenza dei

perché le piste della truffa sono diverse.

Volkswagen intrattiene rapporti costanti con una trentina di istituti finanziari. Secondo alcune fonti bancarie il gruppo ha transazioni con l'estero del valore di 12-13 mila miliardi, circa un quinto del giro d'affari che nel 1986 ha raggiunto quota 53 miliardi di dollari. Ha una certa importanza il fatto che anche alla Volkswagen convivano due anime, una industrialista, l'altra tendente a spostare l'attenzione sulle occasioni finanziarie. Nel gennaio scorso se ne andò il responsabile della divisione cambi, aveva presentato un progetto per estendere l'attività bancaria del gruppo.

Che cosa abbiano in mano i giudici non è dato di sapere. Sicuramente si parla con una certa insistenza del ripiegamento dall'ipotesi della truffa a quella dell'errore semplice. I responsabili dei conti con l'estero, poco scrupolosi, avrebbero immobilizzato 2,5 miliardi

di dollari a un corso tra i 220 e i 225 marchi. La caduta del dollaro a due marchi avrebbe provocato la perdita di 480 milioni di marchi. Di certo la prima conseguenza dell'affare, a parte la delusione di alcuni dirigenti del dipartimento finanziario, è il congelamento del progetto di privatizzazione della Volkswagen. Attualmente le azioni sono così ripartite: 20% Stato federale, 20% Land Bassa Sassonia, 15% Deutsche Bank, 1,2% e 1% piccoli azionisti consociati, Banche e dipendenti Volkswagen 42,8%. Il piano di privatizzazione sponsorizzato dal ministro delle Finanze Stoltenberg ha suscitato polemiche bollenti da parte dei sindacati e della Spd, per la quale si tratta di un'operazione per dare dei quattrini agli amici dei democristiani. Ridurre il peso dello Stato nell'economia è la perla d'ordine di Stoltenberg, in linea con quanto succede al di là del Reno nella Francia cristiana. Il governo di Bonn

sembra deciso a riprendere in mano il progetto, non così il governo regionale di Hannover che vuole tenere ben strette le sue azioni. Sul piano industriale le preoccupazioni della Volkswagen riguardano a breve termine l'andamento del dollaro, a lungo termine la riuscita di alcune operazioni di acquisizione sulla base delle quali il giudizio è per ora sospeso. Le sue posizioni nel mercato mondiale sono in dubbio. E piazzata al quarto posto dopo General Motors, Toyota e Ford dopo l'acquisto della Seat spagnola, in eterna gara con la Fiat per contendersi la vetta delle vendite in Europa. In Germania il volume d'affari è aumentato del 16%, ma a causa del ribasso del dollaro il totale delle vendite in valore realizzate all'estero è diminuito. Male vanno le vendite in Brasile e negli Stati Uniti, dove sono cadute del 40% nel primo trimestre dell'anno. In America latina si cerca ora di

raddrizzare le cose con un nuovo modello di bassa gamma, la «Fox», da costruire interamente nello stabilimento brasiliano. Incorporando la Seat Volkswagen cerca di insidiare la Fiat nel settore delle piccole cilindrate (non più di sette milioni di lire) previsione di vendita 2% in Germania, 3% in Europa. In ogni caso la consociata spagnola ha registrato una perdita di circa 400 milioni di marchi alla quale la Volkswagen deve far fronte nello stesso momento in cui aveva le finanze sotto pressione per l'affare dei cambi. La previsione di Carl Hahn è che il mercato 1987 sarà più o meno allo stesso livello dell'anno precedente, ma mette in guardia dai giapponesi il loro 15% del mercato tedesco e una quota che non deve sottovalutare il governo tedesco ufficialmente è liberoscambista, ma si sa che a Bruxelles le pressioni della Riff per erigere barriere protettive sono state in questi ultimi mesi piuttosto forti.

Alimentaristi: chiuso il contratto

La stagione contrattuale (quella iniziata lo scorso autunno e dalla quale, quindi, sono esclusi gli edili che hanno aperto la vertenza solo da qualche mese) può dirsi ormai conclusa. Anche la categoria degli alimentaristi, l'ultimo grande settore dell'industria rimasta fino ad ora senza, ha raggiunto un'ipotesi di intesa. Prevede aumenti medi di 120 mila lire al mese e una riduzione di venti ore all'anno.

STEFANO BOCCONETTI

ROMA Arriva buon ultimo. Ma solo in ordine di tempo, non certo per i risultati. Anzi, il contratto degli alimentaristi - siglato ieri al termine di un lunghissimo tour de force, con una trattativa durata ininterrottamente cinque giorni e cinque notti - è sicuramente

tuali che hanno sempre superato l'ottanta-novanta per cento delle adesioni.

E alla fine, si è detto, sono arrivati i risultati. Prima di vederli, una premessa. Perché un'ipotesi di accordo non può essere giudicata solo per quel che c'è. Va anche letta per quello che «non c'è» e nel caso degli alimentaristi non c'è nessuna delle pretese imprenditoriali. Non c'è l'arbitrio nelle assunzioni, non c'è l'uso indiscriminato dei contratti a termine non c'è il lavoro notturno delle donne, non è stata eliminata la pausa di mezz'ora per la mensa. Ma vediamo cosa hanno concordato sindacati e imprenditori.

Sulle relazioni industriali è stato deciso di creare, per ora in via sperimentale, un «osservatorio» che periodicamente prenderà in esame questi problemi occupazionali, mercato del lavoro, investimenti sulla ricerca. Riduzione d'orario: venti ore di riduzione all'anno (e con questa conquista - spiega Massimo Bordini, segretario generale aggiunto della Fizzat Cgil - l'orario si riduce dell'1,5%) che saranno godute con queste modalità: quattro ore dal 1° gennaio '88, 8 ore dal 1° gennaio '89, 9 ore dal 1° gennaio '90. Salario. L'intesa prevede

un aumento di 88 mila lire mensili («a regime», cioè quando il contratto sarà completamente applicato) per il livello più basso. In media, invece, gli incrementi salariali sono di centoventimila lire al mese. Anche in questo caso, l'applicazione sarà graduale: 40% dal prossimo mese, 30% dall'agosto dell'88, 30% dal settembre '89. Inquadramento. A parte la soluzione di alcuni problemi molto tecnici (nuovi profili per la IV categoria e per la III) è stata creata una categoria, la «prima super», per i quadri e per gli impiegati che svolgono lavori di responsabilità nella

ricerca e nello studio dell'innovazione. In più ci sarà una commissione che studierà l'eventuale riforma dell'inquadramento. Una tantum. Sarà di 170 mila lire. «Sicuramente sono risultati positivi - spiega Andrea Amaro, segretario generale della Fizzat Cgil - Risultati resi possibili soprattutto dalla grande mobilitazione dei lavoratori del settore. Cinquanta e passa ore di sciopero hanno permesso il superamento di tutte le anacronistiche pregiudiziali poste dalla Confindustria. Ora l'accordo è al vaglio degli organi dirigenti del sindacato per la sua ratifica.

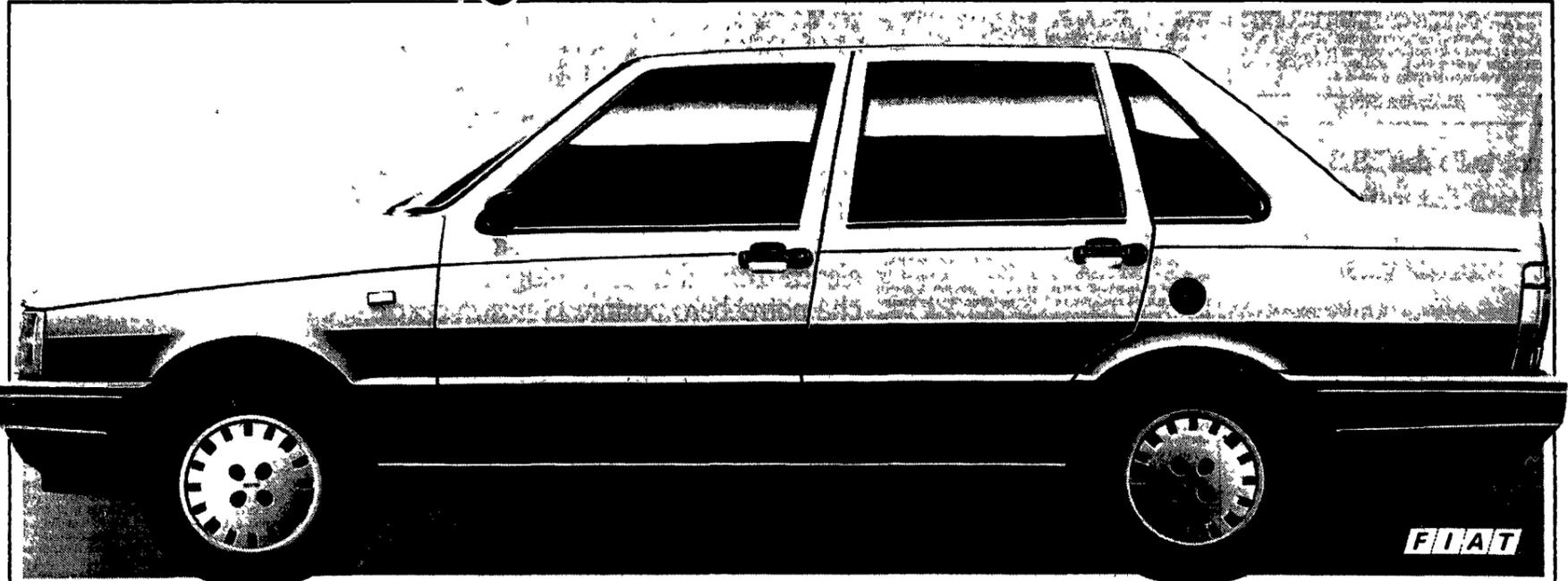
Sardegna
Sciopero nelle centrali

CAGLIARI Diverse centrali termoelettriche e idriche dell'Enel in Sardegna sono state paralizzate ieri dallo sciopero indetto dalle confederazioni sindacali regionali Cgil, Cisl e Uil. Circa duemila lavoratori elettrici si sono astenuti dal lavoro a Portofino, Fiumesanto, Santa Gilla e nelle centrali idriche del Coghinna, del Flumendosa e del Taloro, mentre altrettanti lo faranno nelle altre centrali Enel il prossimo 30 giugno. L'articolazione dello sciopero in due fasi è stata decisa per evitare gravi difficoltà all'apparato industriale e alle utenze domestiche sarde.

La giornata di lotta - che ha avuto punte altissime di partecipazione, fra l'80 e il 90 per cento - rientra nella lunga vertenza aperta dai lavoratori dell'Enel per un miglioramento e un adeguamento del servizio nell'isola. In questa prospettiva si insensiscono infatti le principali rivendicazioni poste alla base dello sciopero. La prima riguarda l'assunzione di duecento nuovi lavoratori per coprire pienamente il turn-over 1986, '87 e '88, soprattutto nel settore della distribuzione. La seconda concerne invece il decentramento del servizio i sindacati chiedono infatti l'apertura di tre nuove agenzie, in aggiunta alle quattro già esistenti nei capoluoghi di provincia, spesso lontane e difficilmente raggiungibili dagli utenti di diverse aree dell'isola. Al terzo punto c'è la richiesta di un maggior coinvolgimento dell'imprenditoria locale negli appalti per evitare che i duecento miliardi destinati alla Sardegna tutti a finire a imprese esterne.

In fine c'è il problema dell'ambiente. I lavoratori sollecitano in particolare che la desolforazione delle centrali termoelettriche venga fatta il più in fretta possibile. Durante le agitazioni i lavoratori Enel hanno ribadito la propria disponibilità ad intervenire nei casi di urgenza e qualora la direzione concordasse la richiesta assieme al sindacato. Ieri, nonostante le altissime punte di partecipazione allo sciopero, non si sono registrati particolari disagi nell'isola. La direzione dell'Enel manifesta invece maggiori timori per la giornata del 30 giugno quando lo sciopero bloccherà la megacentrale di Portofino. □ PB

DUNA. I CINQUE SENSI DELL'AUTOMOBILE.



L'ESTETICA

La linea pulita armoniosa equilibrata. E' inconfondibile Duna classica ed elegante. I tre volumi dichiarano immediatamente la sua vocazione di vera berlina. Il suo raffinato senso dell'estetica le permette di vivere nel tempo oltre ogni moda.

LA GUIDA

Sicuro e silenzioso. Duna affronta la strada senza incertezze. Il suo senso della guida è istintivo. La frizione anteriore il cambio dolce e preciso a cinque marce di serie le sospensioni indipendenti tutto in Duna sveglia un irresistibile voglia di viaggiare.

L'OSPITALITA'

Duna sa come accogliere. Cinque comodi posti rivestiti in velluto la plancia lussuosa il grande e capace bagagliaio di oltre 500 dm³ l'accuratezza delle rifiniture. Nulla è stato trascurato ogni particolare è una conferma. Duna ha il senso dell'ospitalità.

L'ECONOMIA

Duna è raffinata, ma non ama spendere. I motori 1100 e 1300 a benzina così come il 1700 diesel uniscono alla parsimonia nei consumi tutta l'affidabilità della tecnologia Fiat. La Duna 60 fa 20 km con un litro. La versione diesel ha un'autonomia di 1200 km.

LA FEDELTA'

Duna è fedele, in tutti i sensi. Concepita per viaggiare è stata costruita per durare. La protezione dell'intera carrozzeria contro la corrosione e i lunghi collaudi di tutte le parti meccaniche fanno sì che Duna resti con voi negli anni. Sempre come il primo giorno.



Duna 60 1100 cc. 58 CV 150 km/h Duna 70 1300 cc. 67 CV 158 km/h Duna Diesel 1700 cc. 60 CV 150 km/h in versione Berlina e Weekend