

Energia
Boom dell'import petrolifero

ROMA Se gli ultimi dati sui prezzi petroliferi e sulla bilancia dei pagamenti non lasciano molto spazio all'ottimismo sull'andamento dell'economia, ci si può consolare con il bilancio della fattura energetica dello scorso anno. Nel 1986 abbiamo speso per approvvigionarci all'estero 20 mila miliardi di lire, un netto miglioramento rispetto ai 39 mila miliardi del 1985. E della metà si riduce anche il rapporto tra spesa energetica e prodotto interno lordo sceso dal 4,8% del 1985 al 2,2 dello scorso anno. Questi dati si ricavano dal rapporto Cnel sull'energia che verrà presentato martedì prossimo.

Il miglioramento della bilancia energetica è dovuto essenzialmente al calo dei prezzi petroliferi registrato lo scorso anno. Infatti, l'importazione di prodotti energetici è cresciuta di quasi il 5% tenendo dietro al trend dei consumi, un dato non proprio di buon auspicio in un momento come questo che vede i prezzi del petrolio in crescita costante. Comunque, anche la produzione nazionale di fonti energetiche nel 1986 è aumentata di circa il 6,9% rispetto all'anno precedente ed ha fornito un soddisfacimento dei consumi pari al 19,3%. La produzione interna di fonti primarie, pari nel 1986 a 29,3 milioni di tep (tonnellate equivalenti petrolifero), ha superato quella del 1985 di 1,9 milioni di tep, si spiega nel rapporto Cnel di cui i tecnici degli uffici studi di Eni, Enes ed Enel stanno mettendo a punto gli ultimi dettagli.

La produzione di idrocarburi (16,5 milioni di tep) ha registrato un marcato incremento rispetto al 1985 (14,2 milioni di tep) ripartito tra gas naturale (13 milioni di tep) e petrolio (2,6 milioni). Ciò ha significato un grado di copertura del 44% per il gas naturale e del 3% per il petrolio. Gli obiettivi di politica energetica, il patrimonio delle riserve. La produzione di energia elettrica (made in Italy) è stata di 12,2 milioni di tep (11,8 nell'85) con un contributo quasi insignificante delle energie "rinnovabili" (0,3 milioni di tep contro i 0,2 dell'85). L'import dei prodotti energetici è stato di 13,4 milioni di tep, invece, la quantità di petrolio (73,7%) la cui importazione è cresciuta del 7,1%. Incrementi di minor rilievo, invece, per il gas naturale.

La bilancia dei pagamenti bisca in giugno il disavanzo: -1.694 miliardi

Profondo rosso con l'estero

Anche gli apporti valutari del turismo ingoiati dalla speculazione sulla lira. Aumenta il consumo di energia con accentuazioni al Sud

ROMA Secondo tonfo della bilancia dei pagamenti a giugno con 1.694 miliardi di disavanzo. In maggio vi era già stato un passivo eccezionale di 3.211 miliardi. L'intero attivo costruito nei primi quattro mesi è distrutto, il semestre si chiude col rosso di 1.313 miliardi e con un interregno drammatico sulla svolta che si è prodotta negli ultimi due mesi.

Le spiegazioni sul terreno

strettamente commerciale hanno tutte qualche appiglio ma non reggono quale motivo della svolta? Il rincaro del petrolio, aumento delle importazioni per la domanda interna sostenuta, stasi nelle esportazioni ma non determinanti il ciclo della bilancia dei pagamenti italiana è stato infatti sovravvinto. Rispetto ad un primo trimestre in disavanzo, dovuto al peso dei fattori com-

merciali abbiamo avuto in passato un secondo trimestre in forte ripresa grazie all'apporto di valuta dei turisti che comincia con le vacanze di Pasqua e si accentua fino a giugno-luglio.

Quest'anno persino il turismo sembra dare apporti negativi. Non è un mistero che ormai i turisti acquistano - insieme a prodotti italiani - prodotti di importazione, cominciando dalla carne e dalla birra. I loro acquisti si aggiungono nel formare la domanda interna di beni di consumo e, frazionatamente, vanno ad aggiungersi alla lista di importazioni. Questo effetto è sempre stato largamente nascosto dall'apporto valutario ristoratore della bilancia dei pagamenti. Quest'anno l'apporto valutario dei turisti sembra es-

seri volatilizzato. L'economia italiana certamente tira ancora i consumi di elettricità sono aumentati del 4,4% nel primo semestre (del 7,2% in giugno). La distribuzione regionale dell'incremento di domanda si debba principalmente ad un processo diffusivo piuttosto che di slancio industriale. L'incremento semestrale è stato del 3,2% al Nord, 5,6% nel Centro Sud continentale, 6,8% in Sicilia, 8,5% in Sardegna. Secondo l'Unione Petroliera in giugno sono aumentati fortemente anche i consumi di carburanti 9%.

La domanda diffusa risulta dalla convergenza di apporti industriali (specie di piccola scala), esteri (turismo) e interni (aumenti salariali d'inizio

anno ripresa del credito cresciuto al ritmo del 15%). Poiché costituisce l'unico supporto ai settori produttivi, ogni manovra a spese della domanda può avviare alla stagnazione. Di qui la necessità di dare la loro piena importanza ai fattori politici generali che sono alla base della svolta congiunturale di maggio.

Il ministro per il Commercio estero, Mario Sarcinelli, continua a dire che l'esportazione di capitali ha avuto poco rilievo. Non fornisce, però, una analisi convincente dell'inversione di segno nella bilancia dei pagamenti. Può darsi che Sarcinelli dica mezza verità, restringendo la considerazione ai soli movimenti di capitali incentivati dalla legislazione liberista da lui promossa.

La metà della ventà che viene nascosta e l'effetto destabilizzante della politica seguita dal governo di cui è ministro. La previsione di svalutazione della lira, smentita a parole, è accreditata con gli atti. Chi può (e sono tutti) ormai evita di introdurre in Italia il ricavo di operazioni all'estero in attesa di ricevere un premio dalle mani di Sarcinelli o del suo successore.

Ha un bel fare, la Banca d'Italia, ad alzare i tassi. Ancora ci si indebita per comprare valuta estera in attesa della svalutazione. Il credito viene così a mancare per finanziare abitazioni, opere pubbliche, investimenti industriali. I vecchi demoni della speculazione sono stati scatenati ancora una volta contro l'economia di produzione. □ R.S.

Privatizzazione Cementir
Contrario il sindacato
«Un oligopolio controllerebbe il settore»

ROMA La vendita del gruppo Cementir ai privati non è dettata da logiche produttive ma da pressioni di gruppi finanziari e industriali. Lo sostiene la Fillea, sindacato costruzioni della Cgil, che ieri ha ribadito la propria posizione nettamente contraria al progetto di privatizzare la Cementir (Finsider), nel corso di un convegno dedicato all'industria del cemento in Italia. Carla Cantone, segretaria nazionale Fillea, ha rilevato che il settore è già controllato al 60% dai gruppi privati Italcementi, Uncem e Calcestruzzi e che in caso di acquisizione della Cementir (11% della produzione italiana) si verrebbe a costituire un ferreo controllo del mercato con effetti negativi sul settore e l'intera

economia. Secondo la Fillea, invece, alla Cementir va affidato un ruolo che contrasti le linee monopolistiche e svolga un ruolo trainante nella ricerca di materie prime alternative. Un deciso «no» alla vendita è venuto anche da Fausto Bernini e dal segretario pugliese Antonio Sgarrella (che propone un piano nazionale del cemento) mentre il segretario aggiunto Gianni Vlnay ha rilevato che, se proprio di caso in caso, si deve trattare, che essa avvenga comunque nell'ambito delle Partecipazioni Statali. Per la Fillea, inoltre, è giunto il momento di fermare «cava selvaggia» che distrugge il territorio italiano, regolamentando le attività estrattive con una legge quadro e piani regionali.

Polemica sul presidente delle Ferrovie
I consiglieri pci contro Ligato
«Via dalle Fs se continua così»

Fs, ora le critiche vengono anche dall'interno del consiglio d'amministrazione. Le lanciano i consiglieri Caporali e Ciuffini, entrambi comunisti. «Le Fs - dice Caporali - devono essere dirette da un manager. Ligato o si decide a comportarsi come tale oppure se ne deve andare». «Per quanto riguarda l'alta dirigenza - osserva Ciuffini - stiamo pagando un prezzo molto grave all'eredità del passato».

PAOLA SACCHI

ROMA «Le Fs devono essere dirette da un manager. Ligato o si decide a comportarsi come tale oppure se ne deve andare. Il consiglio d'amministrazione dell'ente ha molti poteri e molte componenti al proprio interno, è centrifugo: questo presiede appare inadeguato al compito di sintesi che dovrebbe svolgere il Pci sia alla Camera che al Senato boccia la candidatura di Lodovico Ligato. Giulio Caporali, membro del consiglio d'amministrazione delle Fs, comunista, è da oltre vent'anni ingegnere delle ferrovie, è netto nel proprio giudizio. Ma il presente non può essere capito senza volgere anche lo sguardo al passato, alla vecchia azienda ferroviaria fino ad un anno fa alle dirette

dipendenze del ministero dei Trasporti ed ora trasformata in ente con un nuovo consiglio d'amministrazione dai pieni poteri decisionali. Il nuovo marcia stentatamente insieme al vecchio. «Avevamo chiesto - dice Caporali - che venisse cambiata la parte della vecchia struttura dirigenziale. Invece hanno pagato i "tenenti" le responsabilità che ricadono sui "generali". Solo una quarantina di dirigenti medi sono stati sollevati dal proprio incarico. Gli altri, tra i quali ci sono i veri responsabili del dissesto al quale sono arrivate le ferrovie (la struttura dirigenziale è composta da circa 600 persone, ndr), sono rimasti tutti al loro posto come in passato. Un passato che ora rischia di

perpetuarsi facendo naufragare la tanto sbandierata riforma. Accanto ai nuovi Intercity, che collegano velocemente le principali città ogni giorno c'è una miriade di treni che arriva in ritardo, ci sono locomotive vecchie e cadenti che in continuazione entrano in tilt, ci sono disagi di ogni genere per milioni di viaggiatori. «Avevamo chiesto - prosegue Caporali - che il nuovo ente ineditasse sin da subito una società per iniziare almeno a studiare il sistema dell'alta velocità. Era stata approvata una delibera ma è rimasta nei cassetti. I tempi per il miglioramento del sistema delle pulizie e quello dell'informazione procedono troppo lentamente. Intanto ogni giorno centinaia di persone continuano a restare vittime di incidenti sulle autostrade. Ma nessuno invita la gente a prendere il treno, nessuno dice che questo sistema ferroviario va cambiato e potenziato».

«I mali dell'azienda - gli fa eco l'ing. Fabio Maria Ciuffini, anch'egli consigliere comunista dell'ente Fs - sono ancora in larga parte quelli della riforma. Abbiamo ereditato un'azienda dissestata. Per quanto riguarda l'altra dirigenza stiamo pagando un prezzo molto grave alla continuità con il passato. Alcune cose si sono iniziate a fare. Ma certo le Fs stanno procedendo a passo di lumaca rispetto alle necessità di milioni di viaggiatori e del Paese».

I lavori per il raddoppio dei binari di molte tratte, come, ad esempio, la Bologna-Vercelli, sono da tempo bloccati. La denuncia è venuta anche dalla Fil Cgil. «La realtà - osserva Ciuffini - è che in atto un duro braccio di ferro tra quelle imprese che da sempre sono state titolari "a scatola chiusa" degli appalti delle Fs e la nuova direzione dell'ente. Quegli accordi sono stati quasi sempre più vantaggiosi per le ditte che per le Fs. La battaglia in atto è per ricontrattare tempi, prezzi e per allargare il numero delle ditte in modo tale che le scelte siano a vantaggio delle ferrovie e dunque della collettività». L'esempio più eclatante di questo stato di cose è quello della direttissima Roma-Firenze, un tratto di 300 chilometri. I lavori iniziarono nel 1972: praticamente sono stati realizzati in media dieci chilometri all'anno. Tempi da tarantola. «Ora - di-



ce Ciuffini - si sta lavorando per realizzare in tempi dimezzati gli ultimi quaranta chilometri che restano, il tratto cioè tra Figline e Firenze ma ancora si va troppo piano». Il ritardo è dunque clamoroso. «Ed è bene sottolineare che nella scorsa primavera - dice ancora Ciuffini - è arrivato un diktat preciso dal ministero dei Trasporti tempi e prezzi con le ditte non andavano, secondo il ministero, ricontrattati ed il numero delle imprese non poteva essere allargato. Questo il ministero ce l'ha

mandato a dire avvalendosi anche di un parere favorevole del Consiglio di Stato». E sempre a proposito di ditte «nessuno ancora - dice Caporali - è andato ad indagare sui responsabili degli errori con i quali è stata costruita l'ultima locomotiva delle Fs. Eppure queste ditte si chiamano Breda, Fiat, Ansaldo, ecc...». La locomotiva, invece, si chiama «E 633», è vecchia di dieci anni ed è ben lontana dal realizzare quella velocità di duecento chilometri all'ora alla quale i nuovi Intercity devono marciare. La locomotiva

ha collezionato in questi anni una media di ben 54 guasti per ogni milione di chilometri a fronte di una media europea di 4-5 guasti per la stessa lunghezza di percorso. Ora viene utilizzata per lo più per il trasporto delle merci. Ed è stata surclassata da locomotive vecchie di vent'anni ma più veloci e sicure. Quell'errore è stato pagato caro. «Questa vera e propria debacle dell'industria nazionale - dice Ciuffini - ha di fatto bloccato l'evoluzione tecnologica delle macchine delle Fs. Per il '90 sono in program-

ma almeno mille chilometri di linee in cui si potrà andare a duecento all'ora, ma le locomotive a disposizione sono vecchie di vent'anni». La nuova macchina «Etr 500» che raggiungerà i trecento chilometri orari non sarà pronta prima del 1992. Intanto, il braccio di ferro attorno a quella consistente «ortica» di circa 78.000 miliardi, previsti a più riprese dal piano integrativo delle Fs, continua. E non c'è dubbio che anche quella cifra è fonte di delle polemiche scatenatesi in questi giorni.

Dogane
La pastaio di norme datate 1893

ROMA. Per controllare un Tir alla dogana italiana occorrono dalle 2 alle 4 ore, la stessa operazione in altri paesi non richiede più di un'ora, con punte minime di 15 minuti ai confini svizzeri e in quello olandese. Una differenza che si ripercuote sul costo del prodotto. Di chi la colpa? Secondo uno studio del Cnel la responsabilità è tutta di una normativa vecchia, addirittura ottocentesca. I controlli alle Dogane italiane avvengono infatti anche con leggi che risalgono al 1893, quando lo scenario commerciale internazionale e le modalità degli scambi erano ben diversi da oggi. «La competitività delle nostre aziende - spiegano gli autori della ricerca - viene pesantemente penalizzata da distorsioni, inefficienze, norme superate dalla realtà». Quali sono gli impedimenti a un celere disbrigo delle operazioni doganali? La ricerca del Cnel individua due tipi. Quelli prettamente fiscali quali la disarmonia fra diversi sistemi di imposizione diretta o burocratici, ma anche «condizionamenti» doganali, in primo luogo le soste obbligate per il controllo fisico delle merci. Il rapporto del Cnel propone la sostituzione dei controlli fisici con controlli contabili, previsti del resto dagli altri paesi Cee. Anziché ispezionare il Tir si propone di operare a tavolino sui libri contabili che accompagnano la merce, procedendo ogni tanto con un sistema di controllo fisico a campione. Tutte le imprese poi devono poter usufruire delle procedure semplificate di accertamento doganale presso le aziende, nel luogo di destinazione italiana delle merci. All'estero lo fa l'80% delle aziende in Italia solo il 20%.

La proposta di «swap» scatena furiose polemiche

Il Brasile pagherà i debiti vendendo pezzi di industria?



Luis Carlos Bresser Pereira, ministro delle Finanze brasiliano

Una delle commissioni dell'assemblea costituente brasiliana ha approvato per larga maggioranza l'introduzione di un articolo che vieta lo «swap», ovvero il cambio di debiti per capitali di investimento. Motivo: provocherebbe un'accelerata «denazionalizzazione» dell'economia. Eppure, proprio sullo «swap» sembra fondarsi oggi la strategia anti-debito lanciata dal ministro Luis Carlos Bresser Pereira.

DAL NOSTRO INVIATO MASSIMO CAVALLINI

CITTÀ DEL MESSICO. Le relazioni sono state, volendo usare un eufemismo, violente. Il «Journal do Brazil», sotto il titolo «Basta con le idiozie», ha definito la decisione della commissione dell'assemblea costituente, «oscurantista e retrograda», addirittura ventando - cosa inconcepibile in un paese che continua a considerare se stesso «o mais grande do mundo», il più grande del mondo - la possibilità di una trasformazione del Brasile in «una specie di Albania latino americana». Ed il presidente della Borsa di

San Paolo, in termini altrettanto sottilmente allusivi ha dichiarato che la proposta non può che essere considerata il prodotto di un «nazionalismo idiota che invece di attrarre nuovi investimenti finirà per provocare nuove fughe di capitale». Tra i moderati, invece, il «Folha de Sao Paulo» per il quale il progetto di articolo costituzionale è soltanto un «anacronismo intellettuale». Insomma stando ai consensi raccolti nel mondo dell'informazione ed in quello della finanza la proposta pro-

sentata dal deputato Paulo Ramos - del Prndb, il partito al governo - non sembra avere grandi possibilità di giungere in talta, o anche semplicemente di giungere, al termine del suo iter. Ed in questo senso si è ottimisticamente espresso, rivolgendosi soprattutto alla Banca Mondiale, il ministro delle Finanze Luis Carlos Franco Bresser Pereira. Resta tuttavia il fatto che la proposta è stata approvata dalla commissione a larghissima maggioranza - 42 voti contro 6 - e che il segnale negativo non è sfuggito alle banche che, da qualche settimana, hanno riaperto le trattative con il Brasile. «Si tratta di una decisione pericolosa - ha detto un banchiere straniero - che indica quale continua ad essere la mentalità prevalente».

Quel che è certo è che il voto della commissione non aiuterà, quale che sia il destino dell'articolo proposto, i già labili programmi di rinegoziazione del debito che, nelle intenzioni, dovrebbero rapidamente chiudere il periodo di moratoria aperto il 20 febbraio scorso.

In quella data, come si ricorderà, il Brasile aveva sospeso il pagamento degli interessi sul 68 mila milioni di dollari dovuti alle banche private. La ragione immediata di questa decisione - che scosse non poco gli ambienti della finanza internazionale - stava nel drammatico abbassamento delle riserve brasiliane il «plan cruzados», dopo aver provocato un breve periodo di grande auge dei consumi e di una crescita del prodotto

interno lordo superiore all'8%, presentava il conto di una drastica riduzione del surplus commerciale e di un processo inflazionistico ormai fuori controllo. Il paese era alla bancarotta.

A quattro mesi di distanza il Brasile si trova in una situazione, se possibile, ancor più precaria. Le riserve sono calate fino a 700 milioni di dollari ed il «plan cruzados II» lanciato da Bresser, che nel frattempo aveva sostituito Dilson Fuaro, ha provocato, per i suoi contenuti fortemente recessivi, un'ondata di malcontento popolare che testimonia come i margini per «nuovi sacrifici» siano, più che ridotti, inesistenti.

Per riprendere i pagamenti Bresser chiede sostanzialmente un rinfianzamento del debito per almeno 7.300 milioni di dollari e darà secche riduzioni degli interessi. Condizioni queste che le banche sembrano assai poco disposte a concedere. L'unico punto di incontro sembrava decidere, appunto, nella decisione di applicare massicciamente lo «swap», cioè di cambiare parte del debito contro capitali di imprese brasiliane. Una situazione che, tuttavia, anche se accettata, potrà coprire soltanto, nelle più ottimistiche delle previsioni, 2 mila dei 12 mila milioni di dollari che il Brasile è chiamato a pagare annualmente per interessi. Passi o non passi la proposta costituzionale, insomma, le prospettive del negoziato non potevano pagare quattro mesi fa, non può farlo oggi e non potrà, presumibilmente, farlo domani.

20 LUGLIO '87

CCT

Certificati di Credito del Tesoro quinquennali

- I CCT possono essere sottoscritti presso gli sportelli della Banca d'Italia e delle aziende di credito, al prezzo di emissione e senza pagare alcuna provvigione
- Le cedole successive sono pari al rendimento lordo dei BOT a 12 mesi, maggiorato del premio di 0,30 di punto.
- Hanno un largo mercato e quindi sono facilmente convertibili in moneta in caso di necessità.
- La cedola è semestrale e la prima verrà a scadenza il 20.1.1988.

In sottoscrizione il 20 e 21 luglio

Prezzo di emissione	Durata anni	Prima cedola semestrale lorda	Prima cedola semestrale netta
99%	5	5,30%	4,96%



CCT