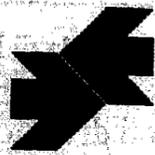


Borsa
Stabile
Indice
Mib 1.044
(+4,4%
dal 2-1-89)



Lira
Flessione
generale
nello Sme
Il marco
734,85 lire



Dollaro
Ancora
in regresso
in Europa
In Italia
1.358,6 lire



ECONOMIA & LAVORO

«La riforma va tutta rifatta»
Il ministro del Lavoro
si dissocia seccamente
dalle scelte del pentapartito

La Fiat ora appoggia Schimberni
Torna a farsi sentire
il peso degli interessi
sul futuro delle aree

Fs, Formica attacca De Mita

Fs senza vincitori, né vinti. Chi ci perde è il servizio in quanto tale che appare sempre più destinato ad essere commissariato ancora per mesi. Governo in crisi, Schimberni in stallo. Il ministro Formica scrive a De Mita: la riforma va totalmente riscritta. Ma non si tratta di una difesa di Schimberni. La Fiat, «attenta» al patrimonio immobiliare dell'ente, ora tenta di sponsorizzare Schimberni presso la Dc.

PAOLA SACCHI

ROMA. Il gran duello tra un commissario «buono» ed un ministro «cattivo» tramonta in una marea di luoghi comuni, di titoli più o meno ad effetto, di strascichi di discussione su chi ha vinto (la stampa in mano all'imprenditoria non ha dubbi: ha vinto Schimberni) e su chi ha perso (è il ministro democristiano Santuz: dicono ora rinfacciati molti socialisti, soprattutto quelli vicini al vicepresidente del Consiglio De Michelis che più di

altri ha condizionato la stesura di quel testo di riforma della Fs, tanto contestato da Schimberni).
A far saltare la «vitegia ferroviaria» ora viene un'autorevole e tagliente voce dal governo. È Rino Formica, ministro socialista del Lavoro, a fare a pezzi quell'ambiguo disegno di legge confezionato per tenere insieme tutto e il contrario di tutto (un cedimento a De Michelis: i privati potreb-

bero anche avere la maggioranza in società miste con le Fs; un rilancio della Dc: più poteri sulle Fs al ministro dei Trasporti che lo Scudo crociato non intende mollare neppure per sogno, ma anche sottoposti al presidente).
Formica - secondo quanto risulta all'Unità - avrebbe preso carta e penna per «bocciare», in una lettera inviata a De Mita, la riforma ferroviaria. E avanza la sua ricetta: le Fs devono restare in mano alla gestione pubblica, ma distinte in due società, una che si occupa del servizio, l'altra della costruzione del «materiale». Sono un «mostro» troppo grande per restare uniti. I privati potrebbero avere un loro ruolo, magari cedendo in leasing «tratte» da loro costruite alle Fs che però continueranno ad essere gestite uniche delle rotaie.
Allora Formica dà ragione a Schimberni? Innanzitutto oc-

**Toyota
aspira
a produrre
in Francia?**

Secondo notizie provenienti dall'agenzia giapponese Kyodo e solo parzialmente confermate dall'azienda, la Toyota, in vista dell'integrazione dei mercati europei, si appresterebbe a programmare una presenza produttiva anche in Francia. Lo stabilimento, che dovrebbe sfruttare vecchi commerciali, andrebbe ad aggiungersi a quello già esistente in terra inglese, già localizzato a Derby, che a partire dal '92 produrrà le Corona 1800 cc con un ritmo a regime di 200.000 all'anno. Già dal gennaio scorso la Toyota è presente in Germania con una produzione di furgoni scoperti in collaborazione con Volkswagen.

**Ferrari
vede Mazzotta
sul trono
Acri**

Camillo Ferrari, presidente uscente dell'Acri, l'associazione delle casse di risparmio italiane, ritiene «nella logica delle cose» che la Cariplo, maggior banca italiana (presieduta dal suo compagno di partito, il democristiano Roberto Mazzotta ndr), debba avere questa presidenza. Ferrari ha invece negato la possibilità di una sua ricandidatura.

**Agricoltura:
riprende
la maratona
dei prezzi**

I ministri agricoli dei dodici hanno ripreso in Lussemburgo la discussione per cercare un accordo sui prezzi agricoli per la campagna '88-90. I nodi da sciogliere sono, secondo il ministro italiano Massimo, l'aspetto agronomico per la Germania e Grecia, le quote del latte per i francesi, gli aiuti allo zucchero per l'Italia. Il commissario europeo Mac Sharry ha proposto una loro riduzione al 60%, che l'Italia non ha accettato.

**De Rita
nuovo
presidente
del Cnel**

Giuseppe de Rita, attuale presidente del Cnel, osservatore socio-economico di notevole prestigio, è stato ora nominato dal Consiglio dei ministri nuovo presidente del Cnel, il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro. De Rita succede a

l'incarico a Bruno Storti, che era arrivato al Cnel dalla segreteria generale della Cisl.

**Ancora perde
nell'88 per
la Standa**

Perdite per 56 miliardi, contro i 17 miliardi di utile dell'anno prima, è il risultato negativo della Standa per l'88. La prima gestione targata Fininvest chiude con un risultato negativo dovuto sostanzialmente a una forte crescita degli ammortamenti e alla rinuncia a ricavare utili dalle consociate. Invece le vendite di merci negli ultimi mesi, grazie alla pubblicità delle reti di Bertusconi, sono salite del 10%.

**Sergio Bozzi
eletto
segretario
generale Cna**

Dopo le risultati del recente congresso il consiglio nazionale della Cna, Confederazione nazionale dell'artigianato, ha eletto Sergio Bozzi, comunista, segretario generale in sostituzione di Mauro Tognoni nominato al Cnel. Volato anche il nuovo presidente, il socialista Bruno Lisi. La nuova segreteria è di nove membri.

**L'unione
petrolifera
protesta
per i prezzi**

I petrolieri italiani si lamentano perché il meccanismo governativo di controllo dei prezzi riceve in ritardo gli aumenti. Chiedono quanto prima la liberalizzazione, e intanto sollecitano un'«applicazione» regolare del metodo attuale. (Che la scattare gli aumenti sulla base delle medie europee) non soltanto, come accade ora, quando la benzina cala.

**Nessuna
fusione
fra Cmc
e Iler**

Per uno spiacevole equivoco ieri sulla pagina «Spazio Impresa», all'interno dell'articolo «Nel segno della ristrutturazione», è comparsa una frase relativa a due grandi cooperative, Cmc e Iler, assolutamente priva di fondamento. Nella frase si ventilava l'ipotesi di una fusione tra le due cooperative. La frase, precisano sia Cmc che Iler, non ha alcuna relazione con ciò che è stato detto sulla situazione ravennate delle coop industriali. L'articolo, fatta eccezione per la frase, era completo e corretto. Ci scusiamo dello spiacevole errore con gli interessati.

FRANCO BRIZZO

Al lettore. Nell'edizione di ieri sotto il titolo sull'aumento dei tassi in Germania, per un errore di impaginazione è comparsa una corrispondenza da Parigi sull'industria automobilistica. Ce ne scusiamo con i lettori.

**Relazioni
industriali:
un passo
avanti**

ROMA. Confindustria e Cgil, Cisl e Uil, hanno raggiunto un'intesa definitiva su due punti del confronto sulle relazioni industriali: prevenzione e conciliazione dei conflitti di lavoro; migliore organizzazione dei rapporti tra le parti ai diversi livelli del confronto. Fuori dall'intesa la materia riguarda le piccole imprese. Al termine dell'incontro ha precisato il vicepresidente della Confindustria Carlo Santuz: «non è stato firmato alcun testo poiché si tratta di un negoziato complessivo che riguarda tutti gli aspetti delle relazioni industriali. Anche se non c'è stata formalizzazione dell'intesa, c'è comunque un accordo definitivo dei due punti per i quali non c'è più niente da cambiare. È significativo - ha sottolineato il vicepresidente della Confindustria - che si sia concordato un testo comune su aspetti sui quali nel nostro sistema di relazioni industriali non era stato fatto assolutamente nulla o quasi».

Giudizio positivo anche da parte sindacale: per Fausto Bertinotti, segretario confederale della Cgil, «la convergenza è importante anche se il negoziato deve essere mirato sul suo sviluppo. Per questo ha proseguito - non può parlarsi di un vero accordo esecutivo, ancora una carezza così vistosa come quella relativa alle imprese minori».

L'intesa raggiunta tra le organizzazioni sindacali e la confederazione degli imprenditori privati prevede, tra l'altro, l'istituzione, a livello confederale, di una conferenza annuale sullo stato dell'industria, dell'occupazione e del sistema delle relazioni industriali nell'ambito della quale le parti potranno effettuare valutazioni e proposte autonome e convergenti. La conferenza annuale dovrebbe servire - si legge nel documento conclusivo - a richiamare una maggiore attenzione sui problemi del lavoro e dell'industria italiana nel contesto internazionale e nella prospettiva del mercato unico del 1992. Le due parti, inoltre, ritengono opportuno svolgere incontri su temi di rilevante importanza quali il Mezzogiorno, l'ambiente, la formazione professionale e infrastrutturale anche al fine di ricercare punti di convergenza per la prevenzione di valutazioni e proposte da sottoporre ai pubblici poteri. A livello decentrato, Confindustria e sindacati si sono impegnati ad esaminare congiuntamente i seguenti temi: mercato del lavoro e formazione professionale, andamento occupazionale dell'area, andamento della contrattazione nell'area, iniziativa di promozione e sviluppo del sistema industriale e locale, questioni ambientali, per le aree interessate saranno invece esaminati iniziative o programmi di industrializzazione e di sviluppo del Mezzogiorno.

Presidente senza poteri, accordo Dc-Psi?
Alitalia, Verri aspetta Prodi
E la compagnia è nel marasma

L'Iri né conferma né smentisce le indiscrezioni sulla decisione di Prodi di affidare a Verri i poteri di cui ancora non gode. Ma il presidente dell'Iri sembra intenzionato a fare sul serio: il presidente dell'Alitalia a maggio sarà riconfermato e «rinforzato» anche con la presenza di un unico amministratore delegato vicino a Prodi. Ma sull'operazione grava l'incognita Forlani. Cauti per ora i socialisti.

ROMA. Dopo le indiscrezioni sulle novità al vertice Alitalia, ieri il silenzio. Sulla stretta difesa di Verri da parte del suo «padrone» Prodi, presidente dell'Iri maggior azionista della compagnia di bandiera, non è ancora bagarre. Zitti i democristiani (che ne pensano Forlani e compagni?), cauti i socialisti. Massimo Pini, membro del comitato di presidenza Iri, si è limitato a dire che nel corso dell'ultima riunione dei vertici Iri «non si è assolutamente parlato dell'Alitalia». E Biagio Marzo, presidente della commissione bicamerale delle Partecipazioni statali, ha un po' debole obiettato che «bisogna evitare di mettere il carro davanti ai buoi». Il «carro» sarebbe la volontà ormai sem-

brata assai ferma di Prodi di «rinforzare» il presidente Verri concedendogli quei poteri che ancora non ha e affiancandogli un suo uomo (Giovanni Bisignani direttore dell'Iri per l'estero) in qualità di amministratore delegato unico. Verrebbero così fatti fuori d'un colpo gli attuali amministratori delegati, Maurizio Maspes e Luciano Sartoretti, ex colonnelli di Nordio. I socialisti potrebbero avere un contenuto con l'elezione all'incarico di direttore generale di Ferruccio Pavolini, tecnico ultratrasparente di estrazione dc ma ben voluto anche da ambienti socialisti. Basterà al Psi? Il sospetto è che la sicurezza con la quale si sta muovendo Prodi possa anche derivare da una sorta d'accordo

raggiunto con i socialisti. Questi ultimi magari, nella spartizione delle nomine pubbliche, potrebbero aver ottenuto la garanzia di poter piazzare un loro uomo in questi altri posti chiave. Magari la Stet, il cui amministratore delegato Franco Grazioli si dice che di questi tempi stia dormendo sonni poco tranquilli. Ma non c'è dubbio che i propositi di Prodi ora dovranno fare i conti con il neosegretario della Dc, Forlani, al quale oltre all'amministratore delegato dell'Alitalia, Maurizio Maspes, è legato anche l'amministratore delegato della Stet Grazioli. Il presidente dell'Iri appare intenzionato a marciare sulla sua strada. Ma, la sensazione che si ha è che i giochi, in vista del 10 maggio quando dovranno essere rinnovati i vertici dell'Alitalia, siano ancora molto aperti.

Quel che è certo è che la situazione della compagnia di bandiera è ormai insostenibile. Calano gli utili, aumentano gli scolori ed i malumori dei passeggeri. Una vera débâcle che sarà facendo sfregare le mani all'ex presidente Nordio, destituito proprio un anno fa da Prodi in roventi giornate di scioperi e aeroporti assediati da passeggeri infurati. Le stesse scene di ora. Il ministro Santuz in questi giorni ha scritto una lettera a Prodi chiedendogli, oltre che di «rinforzare» Verri, di sollecitare una rapida conclusione delle vertenze dei piloti e degli assistenti di volo il cui contratto è scaduto da 19 e 18 mesi. La trattativa per gli assistenti di volo è andata avanti anche ieri fino a notte. È una non-stop nella quale si cerca affannosamente un accordo. Alla trattativa si è presentato anche il presidente Verri. Finora l'Alitalia al tavolo negoziale è stata quasi esclusivamente rappresentata dagli uomini dell'era Nordio. Più volte il Pci e la Cgil hanno sostenuto la necessità che a Carlo Verri sia data la possibilità di esercitare quelle deleghe che ancora non ha. E ieri il senatore comunista Libertini è tornato a chiedere che a Verri siano dati i pieni poteri dandogli atto di aver fatto finora un'analisi credibile dell'Alitalia, presentando un programma adeguato,



Carlo Verri

ma ricordando anche che il governo non ha ancora un programma credibile per il trasporto aereo le cui carenze infrastrutturali e relative alla gestione dello «spazio» celeste sono arcinote. Che la politica aerea vada rivista ne è emersa una dimostrazione il fatto che la professione del pilota è in crisi. A fronte della necessità per l'Alitalia di avere circa 150 piloti in più all'anno, su 20.000 persone che ogni anno fanno domanda solo 9000 si presentano alla selezione finale e di loro pochissimi sono destinati a superarla. E già circola la voce che molti piloti da anni in Alitalia starebbero minacciando di bussare la porta di compagnie estere che pagano di più. □P.S.

**Cispel
Governo
miope sui
trasporti**

ROMA. «Il governo sui trasporti ha una politica miope». Il giudizio stizzante è del presidente della Cispel, la confederazione che raggruppa tutte le aziende locali che erogano servizi pubblici alla cittadinanza, il socialista Rinaldo Santini. Il capo della Cispel sintetizza con questa frase le preoccupazioni di tutti i manager delle aziende municipalizzate riuniti a Roma, in un'aula di Montecitorio, per la loro assemblea annuale. Il riferimento è alla legge collegata alla finanziaria che taglia 400 miliardi al fondo trasporti e altrettanti miliardi alle spese d'investimento. «È una politica miope», spiega Santini, perché si crede di risparmiare oggi dei soldi che si dovranno comunque spendere, con gli interessi, nei prossimi anni, per riparare i prevedibili, gravissimi danni all'ambiente. Nel prefigurare questo scenario, in effetti, non c'è nessuna forzatura. Il colpo di scure assediato ai trasferimenti statali destinati alle aziende di trasporto urbano, avranno come conseguenza da un parte la riduzione delle linee di tram e bus; e dall'altra il rincaro vertiginoso delle tariffe dei biglietti.

Confindustria, concorrenza che fastidio

La discesa in campo di uno dei più autorevoli esponenti confindustriali testimonia di come comincino a mordere le iniziative dell'Iri che si è scollato di dosso la vettura immagine di carrozzone, che persegue oggi un uso più produttivo delle sue risorse finanziarie e della gestione di tesoreria, accettando la stessa sfida che le assicurazioni private un tempo gli lanciavano a competere con esse.

Cipolletta si richiama alle vicende della legge in itinere sulla separazione tra imprese non finanziarie e banche (la lingua batte dove il dente duole) e contesta la validità del «polo», asserendo che anche per l'Iri la presunta commissione con Bnl sarebbe fattore di rischio e di instabilità. Perché poi il ragionamento non sia esteso all'Iri è facile capire, considerato che l'altro dente che dovrebbe forse dolere è l'operazione di demitizzazione che l'Iri è andato compiendo nei confronti delle sorti magnifiche e progressive della sola previdenza privata.

Ma l'Iri non ha mai pensato di fare della Bnl una banca «captive» (sarebbe inconcepibile) come quegli industriali che vorrebbero acquisire il controllo delle banche per vulnerarne la neutralità allocativa. Il disegno che sta invece alla base del polo pubblico - oggi dopo che il governo, colpevolmente

Le imprese pubbliche di settori affini e potenzialmente complementari vivano come monadi. Lo Stato non si curi delle possibili sinergie tra di loro: ne sarà agevolata la demonizzazione del «pubblico», si creeranno i presupposti per l'agognato processo di ampia privatizzazione, con la messa all'incanto dei principali enti pubblici economici, come vuole anche una proposta dc. Questa appare la filosofia di fondo di un editoriale con il quale il vice direttore generale della Confindustria, Innocenzo Cipolletta, attacca su «24 Ore» di ieri il progetto di costituzione del polo pubblico Bnl-Ina-Inps.

ANGELO DE MATTIA

Se non di questo si tratta, allora bisogna dire chiaramente a quale futuro si pensa per la prima banca italiana. Non è problema di statalismo. La ripatrimonializzazione di Bnl può avvenire anche con apporti privati. Ma la banca deve, o no, rimanere pubblica? E dove sta scritto che - come Cipolletta dice - ci sarà con la partecipazione Inps solo un traveso di risorse dallo Stato alla Bnl? E i ritorni? O si deve pregiudizialmente affermare che l'operazione non ne darà? E o non è una sinergia in cui 1+1+1 può fare più di 3? Ma allora sbagliano anche in Francia e in Germania dove s'intensifica il perseguimento di sinergie bancarie-finanziarie-assicurative? E in Italia dove i privati vogliono fare altrettanto? E non è travaso già quello odierno

Sabato 29 aprile 1989, ore 15
nella sala A.P.T. di Rimini

ASSEMBLEA DI BILANCIO

della Coop soci de l'Unità

Programma:
Relazione di bilancio, a nome del Consiglio di amministrazione, del presidente sen. Paolo Volponi
Presentazione del Piano-programma 1989-91, relatore il vice presidente sen. Alessandro Carri
Presentazione del regolamento sociale, relatore il direttore dott. Sandro Bottazzi

Dibattito e approvazione di bilanci, programma e regolamento
Elezione cariche sociali.

Libri di Base

Collana diretta da Tullio De Mauro
otto sezioni
per ogni campo di interesse