aic
Consorzio Cooperative Abitazione
ROMA

Borsa
−0,52
Indice
Mib 965
(−3,5% dal
2-1-1990)

Lira
Ha perso
terreno
nei confronti
delle monete
dello Sme

Dollaro
Ancora
un lieve
cedimento
(in Italia
1255,50 lire)

Il consiglio di amministrazione Enimont convoca l'assemblea straordinaria per l'aumento di capitale, ma non quella ordinaria voluta anch'essa da Gardini

Il leader del Psi a Bologna lancia un avvertimento ad Andreotti: «Mi opporrò ad ogni regalo ai privati» Sullo sfondo la vicenda Enimont

Craxi al governo: niente svendite

Mentre Craxi pare bloccare Gardini nella privatizzazione della chimica, ieri notte il vertice dell'Enimont ha approvato solo una delle richieste di Montedison: la convocazione per il 30 aprile dell'assemblea straordinaria della società (odg: aumento di capitale e modifiche dello statuto) e non anche l'ordinaria per il conferimento di Himont e Ausimont. Prosegue la guerra procedurale fra Eni e Ferruzzi.

GILDO CAMPESATO

ROMA. «Ho letto sui giornali che si vogliono vendere proprietà dello Stato. Voglio vedere che cosa, a chi e a quanto si vendono. Ma non si svenderanno perché io glielo impedirò come ho già fatto con la Sme che stavano svendendo per pochi denari». Poche parole, ma di quelle che si infilano dritte come pugni nel ventre molle del governo: con lo stile secco e deciso che lo contraddistingue, Craxi ha posto ieri una specie di veto del Psi alla voglia di privato tornata in voga dopo i reiterati «appelli» del ministro del Tesoro Carli cui non si sono dimostrati insensibili repubblicani e liberali ma anche, almeno a parole, uomini vicini ad Andreotti come Pomicino. Una zeppa in più per un governo che sul tema ha fatto grandi proclami ma che si è dimostrato incapace di elaborare una politica coerente che andasse al di là delle posizioni ideologiche di principio a favore delle privatizzazioni, oppure di immaginare miracolistiche soluzioni ai problemi del debito pubblico che trovano ragione nella cattiva amministrazione, non nella vastità del patrimonio dello Stato.

Il riferimento alla Sme (la finanziaria alimentare dell'Iri che Prodi voleva cedere a De Benedetti) fa però pensare che Craxi avesse in mente qualcosa di ben più preciso che non un generico avvertimento ad Andreotti. Oggi l'unica privatizzazione realmente e concretamente all'ordine del giorno è quella di Enimont. Non tanto perché l'Eni si è trovata a possedere soltanto il 40% delle azioni, quanto perché vi è il rischio che la joint venture chimica finisca sotto il completo controllo di Gardini senza che nelle mani dell'Eni rimanga qualcosa in cambio. O peggio, che l'ente petrolifero pubblico riduca il suo ruolo a quello di megafinanziatore di progetti pensati, voluti e gestiti da altri come avverrebbe se l'Eni non fosse in grado di opporsi, come pure ha detto di voler fare, all'aumento di capitale e alle nuove regole di funzionamento proposti da Gardini.

Siamo alla rottura dei rapporti tra Gardini ed il Psi dopo che nel passato erano stati proprio gli esponenti socialisti a sostenere con più vigore le pretese di sgravi fiscali sollevate dal presidente della Ferruzzi? Oppure nello scontro che nel Psi ha opposto i gruppi favorevoli all'Eni e quelli più vicini a Montedison alla fine hanno prevalso i primi? Ma non è detto che a Gardini possa dispiacere del tutto l'entrata in campo del segretario del Psi a difesa della proprietà pubblica. Si potrebbe infatti ipotizzare anche uno scenario in cui le parti si ribaltano ed alla fine sia invece l'Eni a rilevare (stavolta dietro congruo compenso) le attività chimiche di provenienza Enimont, magari con l'aggiunta di Himont ed Ausimont.

Una eventualità, del resto, che viene adombrata anche dal ministro dell'Industria Battaglia: «Sarebbe un peccato – ha detto ieri – che lo Stato si prenda tutta la chimica». In questo caso Gardini non sarebbe più il re della chimica ma dalla sua avventura in Montedison, iniziata indebitandosi alla grande, porterebbe a casa un ottimo risultato in termini finanziari ed anche in termini di potere avendo piazzato la Ferruzzi nel salotto buono del capitalismo italiano dal quale il vecchio Serafinodi era sempre tenuto in disparte. Tra l'altro, non è detto che nonostante tanti proclami a Ravenna non preferiscano guardare ai bilanci delle società finanziarie piuttosto che ai problemi che pone la gestione di un gruppo chimico forse colossale, ma certamente pieno di problemi, di squilibri ed anche di contraddizioni come quello che si profila negli scenari proposti da Gardini.

Intanto, la Montedison ha fatto una acquisizione di «prestigio» nella farmaceutica, cioè nella chimica che fa profitto e che nessuno si è mai sognato di associare alla joint venture di Enimont. Lamberto Andreotti, figlio quarantenne del presidente del Consiglio e sino a febbraio dipendente della Recordati, è stato nominato direttore generale per le operazioni italiane della Farmitalia Carlo Erba, la maggiore casa farmaceutica del paese interamente controllata da Montedison attraverso la consociata Erbamont.

Sergio D'Alò amministratore delegato di Autostrade

Alla fine l'ha spuntata il presidente dell'Iri Franco Nobili (nella foto): dopo un lungo braccio di ferro è riuscito ad imporre un proprio uomo, Sergio D'Alò, alla testa della Società Autostrade. Una sconfitta per il presidente dell'Italstat Bernabei che puntava su altri cavalli tra cui ad un certo punto è comparso anche l'ex direttore del Tg1 Franco Colombo. Laureatosi in ingegneria civile al Politecnico di Milano, D'Alò è un manager la cui carriera si è svolta tutta all'interno del settore privato. Per lunghi anni ha ricoperto importanti incarichi alla Vianini di cui è stato direttore generale e vicepresidente per poi passare come amministratore delegato alla Finimprese. Se il comitato di presidenza dell'Iri è ieri riuscito ad approvare, all'unanimità, il nome del nuovo amministratore delegato della Società Autostrade, ha dovuto rinviare nuovamente la nomina del presidente dell'Alitalia. Una carica troppo grande che probabilmente verrà assegnata dopo una spartizione che coinvolgerà l'insieme delle cariche scoperte negli enti pubblici e probabilmente anche nelle banche. Ieri intanto il Psi, tramite il responsabile della commissione Trasporti della Camera Testa, ha fatto arrivare un siluro contro uno dei candidatti, il repubblicano Armani.

Siderurgia: aumento di capitale per l'Ilva

Aumento di capitale in vista per l'Ilva. Il consiglio di amministrazione della società ha infatti deciso di proporre all'assemblea ordinaria e straordinaria degli azionisti convocata per sabato 31 marzo (giovedì 5 aprile in seconda) di portare il capitale sociale fino a un massimo di 2.400 miliardi di lire dagli attuali 2.095 miliardi. L'operazione sarà realizzata attraverso il conferimento degli ultimi complessi aziendali provenienti dalla liquidazione Finsider e di alcune partecipazioni.

Per l'autonomia di Bankitalia inutile una legge dice Amato

Non serve una legge per salvaguardare l'autonomia della Banca d'Italia. Anche l'ex ministro del Tesoro, Giuliano Amato, interviene sulle polemiche di questi giorni, affiancando la sua posizione a quella di Guido Carli. Amato sottolinea che «l'autonomia della banca centrale va salvaguardata, ma non esiste un problema di farlo con legge». A giudizio dell'ex ministro del Tesoro, si tratta di un modo per risolvere le cose «molto italiano». «Ogni volta che abbiamo un problema – osserva – diciamo che si vuole una legge per risolverlo». La conclusione: «Siamo pieni di leggi e siamo pieni di problemi». Quanto al debito pubblico, per Amato «oggi ci sono più difficoltà sul mercato per realizzare il duplice obiettivo: andare incontro alle esigenze dei risparmiatori, non far pagare al Tesoro prezzi esorbitanti».

Quote di risparmio della Bnl: pioggia di vendite

La Banca Nazionale del Lavoro sta ancora scontando gli effetti del caso Atlanta: questa volta a subire i contraccolpi sono stati il bilancio '89 dell'istituto, che ha registrato perdite nette per 498 miliardi, e di riflesso anche l'andamento dei titoli a Piazza Affari. Ieri le quote di risparmio della Bnl sono terminate con uno scivolone del 5,3 per cento a 11.600 lire rispetto alle 12.250 della riunione precedente. Nonostante l'annunciata riorganizzazione che dovrebbe trasformare l'istituto in una «spa», la cui maggioranza rimarrà comunque al Tesoro, gli investitori si sono infatti affrettati ad alleggerire le proprie posizioni. E i realizzi sono stati consistenti: secondo dati non ancora definitivi, in sole quattro ore di contrattazioni sono passate di mano 217.340 quote di risparmio della banca per un controvalore di 2,5 miliardi contro i 38.300 pezzi per 469 milioni di controvalore della vigilia.

Controllori di volo: la Licta si autoscioglie?

La vertenza dei controllori di volo continua ad incancrenirsi. Ieri sera al ministero dei Trasporti il ministro Bernini ha dato ordine all'Anav di discutere dell'applicazione dell'accordo del 30 novembre scorso solo con le organizzazioni sindacali firmatarie. Rimane così esclusa la Licta-Confederquadri, che per protesta ha addirittura minacciato l'autoscioglimento. La Licta non ha infatti ancora firmato quella intesa. «La prossima settimana nuniremo l'assemblea dei lavoratori per decidere quale posizione prendere su questo ennesimo atto di antidemocraticità sindacale. Non escludo – ha dichiarato Mario Tambelli, membro dell'esecutivo Licta – che venga addirittura approvata una ipotesi di autoscioglimento. Non mi assumo poi la responsabilità di quello che potrà succedere, quando, senza la Licta, usciranno allo scoperto, e senza possibilità di mediazione, tutti i malumori della base».

FRANCO BRIZZO

Rientrati i 273 cassintegrati

Ilva, nuovo accordo Riparte l'altoforno

DAL NOSTRO INVIATO

PIOMBINO. Piano, piano, l'altoforno delle acciaierie Ilva di Piombino sta tornando a sfornare ghisa. Dopo 13 giorni di sciopero ad oltranza i 4.350 dipendenti hanno deciso di tornare al lavoro al termine di una affollata assemblea sul piazzale di fronte allo stabilimento, che ha approvato la nuova ipotesi di intesa raggiunta con l'azienda sull'attuazione dell'accordo sottoscritto a Roma il 31 gennaio scorso. Alle 14 di ieri il primo turno ha varcato i cancelli. Con loro c'erano anche i 273 lavoratori che l'azienda aveva deciso, unilateralmente, di mettere in cassintegrazione dal 26 febbraio scorso. Una decisione che spinse i lavoratori a proclamare lo sciopero ad oltranza, il più lungo blocco della recente storia dello stabilimento, che è costato all'azienda oltre 40 miliardi.

Il lungo braccio di ferro tra la direzione dell'Ilva e i lavoratori si è concluso con una ridefinizione degli organici produttivi, un miglioramento delle condizioni di lavoro all'interno dello stabilimento e la precisazione dei tempi e degli investimenti per il risanamento ambientale e la reindustrializzazione dell'area. Resta comunque invariato il numero complessivo di coloro che lasceranno la fabbrica entro il 31 dicembre prossimo, 997 lavoratori.

«Bisogna però tener presente – afferma Giuseppe Bartoletti, segretario della Fiom piombinese – che per 953 esiste una legge, approvata dal Parlamento, che prevede il prepensionamento, che neppure il sindacato può mutare e che per gli altri 44 la mobilità sarà "volontaria" e non obbligatoria come richiesto dall'Ilva».

I sindacati sono comunque stati in grado di imporre all'azienda, oltre al reintegro dei 276 cassintegrati all'origine della protesta, anche una certa organizzazione del lavoro, che prevede, rispetto agli organici produttivi ipotizzati dall'Ilva, il recupero di 139 posti di lavoro.

«Siamo riusciti – continua Bartoletti – a far sì che in tutti i reparti sia garantito il rispetto dei riposi, il godimento delle ferie, senza ricorrere a straordinari istituzionalizzati». Una manovra complessa, che impone tra l'altro l'allungamento a dicembre (inizialmente era previsto a settembre) dello scaglionamento dei prepensionamenti.

Nel nuovo accordo, sono stati meglio definiti anche gli investimenti futuri il risanamento ambientale della fabbrica, e per la reindustrializzazione dell'area. L'Ilva investirà circa 409 miliardi in quattro anni per il rinnovo degli impianti per lo spostamento di alcuni settori come i carbonili e l'impianto per la produzione dell'agglomerato. Complessivamente gli investimenti per la reindustrializzazione ammontano a oltre 50 miliardi di lire, capaci di produrre quasi 200 nuovi posti di lavoro. □ *P.B.*

Intanto è stato nominato il nuovo direttore Secit

Ancora bagarre sui superispettori Accuse, difese: in campo Psi e Pri

MARCO BRANDO

ROMA. Hanno fatto bene gli «007» del fisco a mettere sotto inchiesta magistrati e funzionari dello Stato? Hanno fatto bene a sospettarli di non pagare le tasse relative ai lauti compensi ottenuti grazie ad attività extralavorative svolte per conto di enti pubblici e privati? In attesa di risposte non si placa la bagarre intorno alla clamorosa iniziativa del «Servizio centrale degli ispettori tributari», di cui proprio ieri è stato nominato il nuovo direttore, Luigi Mazzillo. E ad alimentare la polemica contribuiscono non pochi fattori.

Primo: l'iniziativa ha colpito soprattutto la Corte dei conti, dove la questione degli incarichi extragiudiziari ha già provocato tempo fa un terremoto, anche a causa delle divisioni, non sempre trasparenti, tra una parte dei magistrati e il vertice dell'istituto. Secondo: l'altro ieri il ministro delle Finanze Rino Formica ha stigmatizzato l'intervento del Secit, sostenendo di non averlo mai autorizzato a svolgerlo e di giudicare questo caso frutto di «lotte di potere all'interno degli organi dello Stato». Terzo: a questa rovente osservazione uno dei superispettori, Girolamo Caianiello, ha replicato denunciando il tentativo del ministro di minare l'autonomia garantita al Secit dalla legge. Quarto: non manca chi ha l'impressione che in qualche modo la notizia dell'indagine del Secit sia stata diffusa per lanciare un siluro verso la poltrona dello stesso ministro.

Vecchi e nuovi motivi di attrito si intersecano dunque dentro e fuori dal ministero delle Finanze. In questo contesto ecco giungere ieri la prima reazione negativa da parte di un membro del Consiglio superiore della magistratura. «È un'iniziativa forse provocatoria, certamente infondata, che Formica ha fatto bene a sconfessare», ha detto il rappresentante del Psi nel Csm Dino Felisetti. E ha aggiunto: «Tutti gli incarichi, compresi quelli arbitrali, sono autorizzati preventivamente dal Csm, che ne conosce anche i termini di valore. È sicuramente discutibile l'opportunità di concedere tali autonzzazioni, ma è comunque certo che ai fini fiscali non sfugge una lira».

Ed ecco intervenire il Pri, che dà un colpo al cerchio e uno alla botte. Ieri la *Voce repubblicana* ha commentato la vicenda sostenendo che «la diffusione alla stampa di notizie del genere è un fatto che va giudicato negativamente». Motivo: potrebbe essere intepretato come un fatto «rientrante in quella tendenza di penalizzazione e riduzione dell'autonomia giudiziaria che già tanti danni ha provocato al paese». Però bisogna «garantire l'autonomia del Secit rispetto al potere politico»: gli ispettori fiscali non possono «essere obbligatoriamente tenuti ad avvertire l'autorità governativa su ogni loro iniziativa»; «del resto la legge è sufficientemente chiara da non ingenerare equivoci i cui risvolti non potrebbero che compromettere gravemente la stessa credibilità del Secit».

Una baraonda in cui si trova coinvolto il nuovo direttore degli «007» del fisco, Luigi Mazzillo, al lavoro da ieri. Questi aveva conseguito, nel corso delle votazioni svoltesi il 16 febbraio scorso al Secit, 26 preferenze su 47 ispettori aventi diritto al voto: il maggior numero di consensi nella terna di nomi fra i quali il ministro delle Finanze è tenuto a scegliere il direttore. E ora proprio Mazzillo si trova a dover difendere da quest'ultimo l'autonomia del «servizio».

Ieri le proposte dei ministri, ma sindacati e «padroncini» non sono soddisfatti. La questione fiscale

Tir, si tratta ancora per evitare la paralisi

PAOLA SACCHI

ROMA. Si è trattato fino a notte sotto l'incubo del blocco di camion e Tir che dovrebbe scattare l'11 marzo. A tarda sera, comunque, una parte consistente del variegatissimo fronte degli autotrasportatori (Anita, sindacati, cooperative) era favorevole ad una sospensione del blocco in cambio della prosecuzione della trattativa con il governo in particolare sulla partita fiscale. Restava l'incognita di associazioni di una certa consistenza come la Fita (Cna) che si pronuncerà oggi, mentre l'associazione autonoma Fai confermava il blocco annunciato per una settimana. Fino a tarda ora, comunque, governo, associazioni e sindacati hanno discusso.Nel pomeriggio il ministro Bernini aveva lanciato una sorta di ultimatum: condizione per la prosecuzione del confronto e per il varo da parte del governo dei provvedimenti (lo farà il Consiglio dei ministri questa mattina?) è la revoca del blocco. Il confronto è poi ripreso intorno alle 20. Era stato avviato nella mattinata con un vertice al quale oltre a Bernini, erano presenti il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Cristofori, il ministro Prandini ed il sottosegretario alle Finanze, De Luca. Diverse le misure proposte agli autotrasportatori. Si tratta di misure volte da un lato alla riorganizzazione del settore oggi estremamente frammentato e dall'altro ad alleggerire la pressione fiscale sulla categoria. Il governo è disponibile a presentare un disegno di legge sulla ristrutturazione che prevede per l'anno in corso 257 miliardi. Questa cifra dovrà poi essere rifinanziata. Si tratta di soldi necessari a favorire l'associazionismo e l'esodo di circa 2500 persone. Per quanto riguarda le licenze, il governo offre una proroga di altri 6 mesi del blocco. Si prevede anche un aumento delle tariffe del 6%. Novità anche per le dogane: il governo sostiene che è già pronto un decreto che dovrebbe consentire lo snellimento delle procedure. Disponibilità è stata manifestata anche sulla creazione delle aree di sosta. E fin qui il giudizio degli autotrasportatori non è, tutto sommato, negativo. Lo scontro resta sulla parte fiscale. Il governo ieri mattina ha risposto no alla richiesta della cosiddetta Iva negativa (una detrazione d'imposta sulle fatture che porterebbe a pagare 70 lire in meno rispetto a quello che si paga attualmente su un litro di gasolio). Sono stati quindi proposti, attraverso l'istituzione di un Bonus, sgravi fiscali per 250 miliardi (100 in più rispetto a quelli che erano stati offerti nei giorni scorsi). Una cifra ritenuta ancora insufficiente. Dissensi anche sugli strumenti con i quali varare misure sulla partita fiscale. Si chiedono strumenti rapidi quali un decreto e non un disegno di legge che allungherebbe i tempi. «È la prima volta, comunque - ha affermato Roberto Povegliano, segretario nazionale della Filt Cgil - che il governo si impegna per un disegno di legge sulla ristrutturazione. Per quanto riguarda i costi la proposta non è ancora ottimale». Intanto, rischiano di complicarsi le cose sul fronte ferroviario. Dopo mesi di discussione, per la riforma Fs si torna punto e a capo. Ieri il ministro Bernini ha affermato che la proposta di sdoppiare le Fs è definitivamente tramontata e ha ripresentato ai sindacati le sue tre vecchie ipotesi (ente pubblico economico, Spa, ritocchi della legge 210). Il ministro ha annunciato anche rapidi provvedimenti (contemporanei o subito dopo il nuovo disegno di legge) per porre fine alla gestione straordinaria. Un ritocco della legge 210?

Ma Andreotti non s'illuda i problemi rimangono

FRANCO MARIANI

ROMA. Il difficile confronto tra governo e autotrasportatori è ancora in corso. Si registrano alcune schiarite, ma i problemi dell'autotrasporto restano in tutta la loro gravità. Gli impegni del governo non bastano. Il pentapartito è incapace a dotarsi di una strategia per il settore. Si sta giungendo al mercato unico europeo impreparati, senza aver tentato di dar vita ad un sistema «intermodale» tra ferrovia, autotrasporto, navigazione marittima. Questa esigenza è tanto più forte se riflettiamo sul crescente andamento della domanda di trasporto delle merci, aumentata del 66% tra i '70 e l'87. Il problema risulta ancora più esplosivo se si analizza la ripartizione di questa domanda che è sempre più orientata verso il trasporto su gomma: la quota servita da camion e Tir è cresciuta dal 40% a oltre il 60%, mentre quella che «viaggia» in treno è scesa dal 20% a circa il 10% e quella del cabotaggio dal 27% al 20%. Per ogni tonnellata «movimentata» su ferrovia, ne vengono trasportate sei su strada.Per quanto riguarda l'offerta, la situazione attuale si configura in due grandi settori. Da un lato, i grandi gruppi che, pur rappresentando il 2% del totale delle imprese, trasportano il 30% complessivo delle merci. Dall'altro lato, i piccoli operatori, proprietari di uno o due veicoli, che, all'inverso, pur costituendo oltre l'80% del totale delle imprese, trasportano solo il 30% del prodotto. E vediamo i dati relativi al trasporto internazionale su strada: nel 1978 la quota importata dai vettori italiani era del 36%, nell' '87 è scesa al 25%; per l'esportazione si è passati dal 58% a circa il 30%. L'autotrasporto italiano rischia di essere sempre più spiazzato di fronte al 1993. Le imprese estere, attrezzate con tecnologie più avanzate e meglio organizzate, sono in grado di assicurare servizi affidabili e completi, possono praticare prezzi più economici affermando economie di scala. Sono le conseguenze di distorsioni profonde che hanno fatto dell'autotrasporto, nel nostro paese, sostanzialmente l'unica via di movimentazione delle merci. Camion e Tir rappresentano una realtà di 200.000 addetti, in prevalenza «padroncini» in forte concorrenza tra loro, con un «parco veicoli» tendenzialmente *vecchio*: il 40% circa dei mezzi ha oltre otto anni di età, con problemi di liquidità superiori a quelli mediamente ritrovabili nei concorrenti comunitari.Uno dei primi obiettivi che deve essere raggiunto dal governo è l'assunzione di misure che incentivino il superamento della «polverizzazione» e favoriscano la costruzione di un moderno sistema di imprese attraverso una specifica legislazione. Si deve operare per lo svecchiamento e lo snellimento del quadro normativo evitando di intervenire unicamente con provvedimenti punitivi che aumentano i costi e rendono maggiormente vulnerabile il settore nei confronti della concorrenza. Il governo deve presentare urgentemente un provvedimento con il quale spendere i 200 miliardi stanziati per il settore dalla Finanziaria di quest'anno. Occorre puntare ad una riqualificazione e ad una riduzione dell'offerta mediante l'associazionismo e un incentivo all'esodo: i 200 miliardi non sono sufficienti e, come è indicato nella proposta del Pci sull'associazionismo, devono essere 1000 i miliardi da destinare all'autotrasporto. E' necessario un nuovo regime dell'autorizzazione e una nuova regolamentazione del trazionismo (i mezzi trainati).Quest'ultimo aspetto è importante se si vuole andare ad una dimensione «intermodale», sulle lunghe distanze, fare emergere il ruolo positivo delle ferrovie e del cabotaggio marittimo che devono decisamente essere sviluppati. Senza una seria politica di sviluppo di questi due settori, è illusorio ritenere che sia sufficiente aumentare il prezzo del gasolio del 25% per spostare quote di traffico dalla strada alla rotaia. E' opportuna, quindi, l'adozione di un provvedimento volto a favorire un alleggerimento della pressione fiscale nelle imprese, in rapporto al loro fatturato, prevedendo un premio fiscale per coloro che non hanno incidenti. Provvedimenti, infine, vanno presi anche per la crescita della sicurezza stradale. Occorre un abbassamento dell'età pensionabile da 65 a 60 anni; per quanto riguarda i mezzi, serve una modifica delle procedure della legge sulla rottamazione.

(responsabile pci trasporti)

FeNEAL UIL FILCA CISL FILLEA CGIL

LUNEDI 12 MARZO

Mai più morire in cantiere

SCIOPERO NAZIONALE DEGLI EDILI