



Borsa
-0,21
Indice
Mib 968
(-3,2% dal
2-1-1990)



Lira
Senza
variazioni
tra le
monete
dello Sme



Dollaro
Un lieve
miglioramento su
tutte le piazze
(in Italia
1260,30 lire)



ECONOMIA & LAVORO

Scattato lo «sciopero» dei camion deciso da tre delle tredici associazioni dell'autotrasporto Disagi e clima di violenza

Secondo i promotori blocco al 90% Per la Società Autostrade traffico solo diminuito del 18% Si teme un danno di 300 miliardi

Tir: paralisi, tensione e incidenti



Una serie di Tir fermi alla periferia di Milano per lo sciopero dei camionisti

Sassi lanciati dai cavalcavia; camion messi di traverso sulle strade; un autista che non sciopeva picchiato nelle Marche; un incidente ancora più grave a Bologna. Scene da film americano nella prima giornata di blocco del Tir confermata da tre delle 13 associazioni dell'autotrasporto. Violenza e intimidazioni contro i non sciopeanti. E tra qualche giorno rischia di scarseggiare anche la benzina. Si teme un danno di 300 miliardi.

PAOLA SACCHI

ROMA. Scene da film americano in un paese dove il sistema dei trasporti è da Terzo mondo. Incolonnati lungo le corsie di emergenza delle autostrade e ai valichi di frontiera e in alcuni casi messi anche di traverso, i Tir hanno sferrato la loro guerra. Una guerra che mette gli uni contro gli altri, gli autotrasportatori che hanno confermato il blocco fino alle 8 di domenica prossima, contro quelli (la maggioranza) che hanno sospeso dopo le misure del governo. Il ministero degli Interni, ieri sera, non parlava di rilevanti episodi sul piano dell'ordine pubblico. Ma, non c'è dubbio, il lancio dei sassi dai cavalcavia contro gli automezzi che circolavano, il ferimento di alcuni camionisti (assai grave l'episodio di Bologna di cui parliamo accanto), le gomme tagliate, le minacce e le intimidazioni e la grande paura di chi vorrebbe viaggiare, ma teme per il proprio mezzo e per la propria incolumità, non sono certo episodi da poco. È una situazione che sfugge al controllo degli stessi promotori dell'agitazione (la Fita-Cna, la Fai e la Fiap, circa 50.000 iscritti su un totale di 200.000 operatori). Angelo Valentini, segretario generale della Fita, nel condannare gli episodi di violenza verificatisi ieri in numerose zone (a S. Benedetto del Tronto, ad esempio, un camionista che non aderiva allo «sciopero» è stato malmenato e successivamente ricoverato all'ospedale dove ne avrà per 10 giorni) ammette che è difficile vigilare su una situazione dove solo il 40% degli operatori è sindacalizzato. La Fita ha inviato un telegramma al ministero degli Interni. E la stessa cosa hanno fatto le associazioni che hanno sospeso il blocco (l'Anita aderente alla Confindustria, la Lega delle cooperative, l'Agci, l'Unitati, la Federcoerri e i sindacati dei trasportatori di Cgil-Cisl-Uil) per segnalare «innumerevoli posti di blocco allestiti nel Nord, azioni intimidatorie e teppistiche». Anita, Lega coop, Agci, Unital, Federcoerri e sindacati criticano l'atteggiamento delle forze dell'ordine definendolo «scorrevole». Anziché muovere i blocchi stradali e agire nei confronti dei responsabili degli atti intimidatori, le forze dell'ordine consigliano ai

conducenti dei veicoli di rientrare nei loro sedi. A tarda sera il bilancio della prima giornata di blocco di camion e Tir era ancora difficile da fare. Dai contrastanti sono stati forniti dalle associazioni promotrici dello «sciopero» e dalla società autostrade. Secondo Fita, Fai e Fiap al blocco avrebbe aderito l'80-90% degli interessati. Il blocco sarebbe stato totale in Lombardia, Emilia, Veneto dove avrebbe partecipato all'azione di lotta anche l'Anita, i cui dirigenti nazionali però hanno definito prive di fondamento queste notizie («Per tutti i nostri associati il blocco è sospeso»). Ed ecco i dati della società autostrade: ci sarebbe stata una riduzione media del traffico merci del 18%, con una punta massima a Milano dove si sarebbe verificata un'astensione dal lavoro del 32%. Ponte elevate anche a Bologna, Genova e Napoli dove rispettivamente l'adesione al blocco sarebbe stata del 17,29%, 16,47% e 12,52%. Si rischiano danni di circa 300 miliardi e non è escluso che già da oggi in alcuni mercati di ortofrutta i prodotti incomincino a scarseggiare. Rischi anche per benzina e gasolio verso la fine della settimana, in molte città è già scattata la corsa al rifornimento e lunghe file hanno incominciato a formarsi davanti alle pompe. Fita, Fai e Fiap ritengono insufficienti i provvedimenti del governo (257 miliardi per la ristrutturazione e 600 miliardi di sgravi fiscali) e chiedono che vengano in particolare incrementate le agevolazioni fiscali: una diminuzio-

Consiglio Cee per fronteggiare l'auto giapponese



I ministri dell'Industria dei Dodici, riuniti oggi a Bruxelles, discutono le strategie industriali da mettere a punto perché i produttori di auto della Cee siano in grado di affrontare ad armi pari la concorrenza giapponese. Il commissario Cee Martin Bangemann, responsabile per l'industria, tratterà ai ministri le grandi linee delle priorità, in particolare nei settori come la ricerca o il riconoscimento in tutti i Dodici delle omologazioni nazionali. Non dovrebbero essere affrontati invece gli aspetti delle relazioni con il Giappone, come per esempio la questione dell'apertura progressiva del mercato europeo alle importazioni nipponiche. Un punto su tale questione tuttora profonda divergenza tra i Dodici. Tuttavia Sir Leon Brittan (nella foto), vicepresidente della commissione europea incaricato della politica di concorrenza, si è detto «certo» che gli europei si metteranno d'accordo «sui tempi della fase di transizione e sulla fermezza» delle decisioni da applicare all'import nella Cee di auto giapponesi. Brittan ha pure ribadito la necessità di «duri negoziati» per ottenere l'apertura del mercato nipponico.

La «Polo» Vw in Germania Est al posto della vecchia «Trabant»

La «Polo» della Volkswagen a percorrere le strade della Rdt invece della trabaltante «Trabant», una delle due vetture costruite nella Germania dell'Est con tecnologie degli anni Cinquanta, e per ottenere le quali gli acquirenti anno dovuto attendere fino a dieci anni. Un accordo è stato concluso in questo senso tra la Veb Ila Kombinat Pkw e la Volkswagen che per tale joint venture investirà inizialmente 350 milioni di marchi contando entro il '94 di rimpiazzare la «Trabant». Ma il direttore generale della Ila Dieter Voigt avverte che l'operazione farà perdere il 60-70% dei posti di lavoro nel settore automobilistico in Rdt, per cui circa 100mila persone rischiano di rimanere disoccupate. La stessa Ila per la sezione autotraci ha concluso un accordo con la Daimler Benz (Mercedes) per una collaborazione del design, nella produzione e nella vendita di autotraci in Germania Est e all'estero. Si completa così il collegamento dell'intera industria automobilistica della Rdt, antiquata e scarsamente produttiva, con i giganti della Germania Ovest. Anche la Adam Opel (Generale Motor) ha concluso un accordo per progettare e produrre una nuova «Wartburg», l'altra vecchia vettura tedesco orientale.

Assicurazioni L'inglese Royal controlla il Lloyd italiano

Con l'aumento di capitale del Lloyd Italia Assicurazioni da 59,8 a 61,5 miliardi (più un sovrapprezzo che accresce complessivamente di 23 miliardi i mezzi propri della compagnia) si è compiuto ieri a Genova l'ultimo atto dell'operazione che in sette mesi ha portato la divisione Lloyd dell'Italia Assicurazioni sotto il controllo della holding britannica Royal International Insurance. La Royal detiene il 90% del pacchetto azionario mentre il restante 10% è ancora nel portafoglio della Italia, passata a sua volta - con una discussa operazione che ha portato cinquemila miliardi di capitali patrimoniali nelle casse di Cardini - al gruppo Fondiaria. Royal International, trentamila dipendenti e una raccolta premi di quasi diecimila miliardi operata in ottanta paesi, è il tredicesimo gruppo assicurativo mondiale.

Nasce il colosso franco-americano nel settore farmaceutico

I gruppi Rhone-Poulenc (Francia) e Rorer (Usa) hanno raggiunto l'accordo definitivo per il congiungimento delle proprie attività farmaceutiche in seno ad un nuovo gruppo che sarà controllato per il 68 per cento dai francesi. In un comunicato congiunto diffuso a Parigi, i due gruppi precisano che l'operazione, annunciata nel gennaio scorso, sarà realizzata in diverse tappe, a partire dal lancio di una offerta pubblica d'acquisto di Rhone-Poulenc sul 50,1 per cento del capitale di Rorer, pari a 1,68 miliardi di dollari. In seguito all'OPA, Rhone-Poulenc cederà, a Rorer la propria attività di farmacia, mentre Rorer, riceverà circa 265 milioni di dollari di debiti del gruppo francese, acquistati per 20 milioni di dollari la sua filiale americana, ed emerterà a favore di Rhone-Poulenc circa 24 milioni di azioni Rorer. Il nuovo complesso si collocherà al secondo posto tra i gruppi farmaceutici europei e tra i primi dieci a livello mondiale.

La Filt vuole i Cobas alle trattative per le Fs

La segreteria nazionale della Filt Cgil, nel ribadire che il contratto nazionale dei ferrovieri è unico, ritiene altresì che i Cobas debbano essere invitati a partecipare al gruppo di trattativa, già previsto, che affronta le specificità e che inizierà i suoi lavori mercoledì prossimo venturo. La Filt, si legge in un comunicato, invita l'Ente Fs a rompere gli indugi in tal senso onde accelerare il confronto per il rinnovo del contratto di lavoro, e ciò in un clima di positive e rinnovate volontà.

FRANCO BRIZZO

Un ferito grave a Bologna

BOLOGNA. Un camionista di 40 anni, Michele Testa, residente a Bologna con i genitori e tre fratelli, ha perso una gamba mentre, insieme a una trentina tra colleghi e funzionari della federazione trasportatori Cna, stava dando vita a un presidio stradale per sensibilizzare il resto della categoria allo sciopero che da domenica notte coinvolge 50.000 autotrasportatori. Una lotta che non vede uniti i lavoratori e che ha fatto temere da più parti gesti di intolleranza. L'incidente è accaduto ieri attorno alle 11 fuori città, vicino al motel Agip di Borgo Panigale dove spesso sostano i camionisti. I dimostranti - dicono alla Fita-Cna - non praticavano alcun blocco stradale, ma facevano segno ai camion di fermarsi per poter distribuire un volantino e spiegare le ragioni della protesta. Testa si era appunto affiancato alla cabina di un «Om 70» targato Livorno, guidato da un camionista dell'Aquila. Stava conversando quando un altro

camion che sopraggiungeva - forse per evitare di fermarsi al presidio - è sfrecciato troppo vicino, travolgendolo nel sorpasso. «Schiacciato» tra i due autotreni, l'uomo ha riportato l'amputazione traumatica della gamba sinistra e una frattura all'avanbraccio. Trasportato all'istituto ortopedico Rizzoli, ha subito un delicato intervento che, iniziato alle 13, si è concluso con il trasferimento in corsia alle 18.30. Testa non corre pericolo di vita, ma non è stato possibile salvargli l'arto. Secondo la sua testimonianza (è uscito sveglio e lucido dalla sala operatoria), il camionista che ha sorpassato lo avrebbe «stritolato» volutamente. Un'altra versione è invece che sia stato l'autista con cui stava parlando a ripartire senza accorgersi che un altro camion stava sopraggiungendo. Spetta alle autorità competenti stabilire le responsabilità dell'accaduto. □ S.V.

Yen a precipizio: tedeschi ed americani continuano a spingere i tassi al rialzo

Lo yen scende nonostante il paracadute delle banche centrali: oltre 151 per dollaro in mattinata a Tokio; oltre 152 in serata a New York. La Borsa di Tokio ha pagato ancora il prezzo di questa fuga dallo yen perdendo l'1,8%. Tutte le altre Borse si sono mosse al ribasso, anche in Europa, ma in misura minore benché tutte influenzate dalla prospettiva di un aumento generale dei tassi d'interesse.

RENZO STEFANELLI

ROMA. La divergenza è completa. Negli Stati Uniti si parla di aumento dei tassi d'interesse con relativo rialzo del dollaro. Ma a Tokio, dove il rialzo dei tassi è all'ordine del giorno da settimane, la decisione viene ancora rinviata. A questo punto le vendite di dollari per calmare l'appetito degli investitori sono veramente inefficaci. Anche se la Banca del Giappone continua a prospettare una difesa dello yen sulla base di queste vendite l'esito negativo appare scontato. Si tratta di arrivare ad un compromesso politico. Il futuro delle monete era all'ordine del giorno ieri a Bruxelles nella riunione dei ministri delle Finanze. Theo Waigel, ha fornito informazioni non conclusive circa la unificazione monetaria. Il tasso di conversione fra i due marchi ed i tempi per attuare si deciderà dopo le elezioni del 18 marzo e potrebbe avere anche tempi lunghi. Intanto Waigel sottolinea che l'esportazione di capitali dalla Germania è rimasta elevata come mostra, del resto, la debolezza del marco al cambio. Soltanto in gennaio vi è stata una riduzione in relazione all'aumento dei tassi d'interesse. Ma poiché i capitali tedeschi continuano ad andare all'estero, dice Waigel, vuol dire che i

ro e della sterlina - e prospettive monetarie a più lunga scadenza. La svalutazione dello yen presenta aspetti paradossali. Originata da movimenti di capitali a cortissima scadenza aumenta la competitività delle merci giapponesi nei mercati europeo e statunitense. Ieri uno yen si cambiava con 8 lire e 30 centesimi. Anche la lira, cioè, ha avuto in questi due mesi un cospicuo apprezzamento sulla valuta giapponese in quanto la lira paga elevati tassi d'interesse. La forza del dollaro si basa solo in parte su valutazioni interne. Secondo gli operatori di New York sarebbe percepibile un mutato atteggiamento della Riserva federale sul problema dei tassi d'interesse. Insomma, in mancanza di informazioni

Sterlina senza paracadute, Londra in affanno

Sterlina in caduta libera, la Banca d'Inghilterra non riesce a tirare il freno. Tra la sfiducia della «middle class» e l'attesa della City, il governo della signora Thatcher conferma la linea fiscale restrittiva. La «poll-tax» costerà ai britannici tre miliardi di sterline. Inflazione, conti esteri in rosso, tassi di interesse più alti nel mondo industrializzato: paura di recessione.

ANTONIO POLLIO SALIMBINI

Due anni e mezzo fa, nel giorno della vittoria elettorale, il consigliere per gli affari politici della signora Thatcher disse più o meno questo: se le scelte del governo conservatore non saranno improntate ad uno spirito umanitario il Thatcherismo verrà confinato a piè di pagina nei libri di storia. Da allora a oggi il modello «thatcheromics» ha consumato la sua grinta lasciando per terra i feni della privatizzazione (oltre due milioni di disoccupati), un popolo di indebitati con le banche per comprare la casa (nove milioni appartenenti sia alla «working class» che alla «middle class»), servizi

giapponesi hanno ripreso i crediti alla Cina a condizione di aumentare il tasso d'interesse. All'estero, laddove esiste la possibilità, i giapponesi non esitano ad aumentare i tassi d'interesse. L'aumento del tasso di sconto è una ben diversa faccenda poiché il denaro a basso prezzo costituisce probabilmente uno dei fattori più potenti del successo industriale giapponese. Resta da vedere, allora, come a Tokio pensano di stabilizzare lo yen visto che questa è anche la condizione per prendere il controllo sulla Borsa. Il dibattito su questo sbocco sembra però anch'esso sospeso. Si deve decidere, prima, il tipo di equilibrio interno ed estero su cui pensa di vivere - se sopravviverà - il governo Kalifu.

privatizzati o semiprivatizzati che funzionano nello stesso modo in cui funzionavano prima quando erano in mani pubbliche e cioè insoddisfatti. Tempo di resa dei conti. Con le pressioni sui mercati internazionali che giorno dopo giorno danno la sensazione di un lento silenzioso che prima o poi avvicinerà la Gran Bretagna con la sua City e il suo vecchio manito imperiale sul ciglio del fossato. Ancora ieri la giornata monetaria si è consumata nel peggiore dei modi: la sterlina è scivolata ai minimi dal 1980 in Italia (da 2040,700 lire di venerdì 202030). La Banca d'Inghilterra ha tentato di correre ai ripari dopo lo sforzo fatto in chiusura di settimana quando ha pescato 500 milioni di dollari a soste-



Una delle manifestazioni in Inghilterra nei giorni scorsi contro la «poll tax»

gno della sua valuta senza riuscire ad invertire la rotta. Gli operatori restano pessimisti ritenendo che i margini di manovra del governo conservatori si sono rapidamente ristretti. La «poll-tax», la tassa sui rifiuti che sta scatenando un putiferio sociale, garantirà un introito di tremila miliardi di sterline e, secondo fonti vicine al cancelliere dello scacchiere, potrebbe tamponare in questa fase la fame di soldi dello Stato. Tanto è vero che si sa la speranza che, con ogni probabilità, nel bilancio 1991 non dovrebbero esserci altre misure fiscali. Ma questo non toglie nulla all'ingiustizia di una tassa che considera i cittadini-elettori come se fossero uguali dal punto di vista del reddito. Si sono spenti i canti della

privatizzazione. Quella dell'acqua nazionale viene giudicata praticamente inutile, ha raccolto il 70% delle aspettative, ma non ha modificato dubbi, perplessità e proteste per lo smantellamento dello stato sociale - a cominciare dalla sanità e dalla scuola. Si fanno i conti e si capisce ogni tutto il peso di una crisi politica che era stata - anche questa - tamponata momentaneamente. Si aggira ancora lo spettro di Nigel Lawson, il predecessore di John Major (cancelliere dello scacchiere), che si dimise a fine ottobre in clamoroso disaccordo con la politica monetaria della Thatcher. Ora Major si trova di fronte, aggravati, gli stessi problemi. Ma rispetto a cinque mesi fa, il cancelliere dello scacchiere deve fare i conti con una confindustria sfiduciata, una City che non sembra più disposta a non fiatare di fronte agli eccessi nazionalisti in difesa di un privilegio europeo che non esiste, una «middle class» che spera quantomeno in un ricambio visibile di politica e, nella peggiore (per i conservatori) delle ipotesi un rovesciamento di maggioranza. La priorità è la lotta all'inflazione stabilizzata poco sotto l'8% e che l'ottimista Major spera di far scendere entro l'anno al 5,7%. Con il tasso di sconto attuale (l'15%) sarà dura. I conti con l'estero sono l'altro polo rosso che semina preoccupazione: l'import-export produce un passivo di 37,7 miliardi di dollari, 34,1 miliardi di dollari di deficit per la bilancia corrente. I tassi di inter-

resse elevati, dunque, non producono poi molti risultati. I dati di gennaio, con la bilancia commerciale scesa a meno 3,2 miliardi di dollari, hanno confermato che l'inverno non è finito. L'esplosione del credito al consumo fa ritenere che la corsa inflazionistica non potrà essere placata facilmente. E così si instaura un ciclo vizioso micidiale per una economia che si trova in fase recessiva di lungo periodo. Fino a che punto l'impresa sopporterà un costo del denaro così alto? David Wigglesworth, presidente della commissione confindustriale che studia l'andamento dell'economia, dà per sicuro un incremento dei prezzi, ma soprattutto evidenzia pericolosi segni di un ulteriore appiattimento dei margini di utile delle imprese.