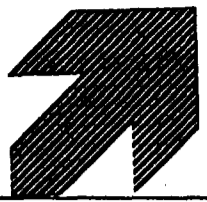
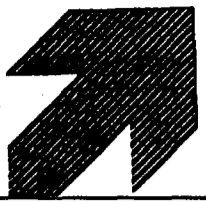


Borsa
+0,10%
Indice
Mib 958
(-4,20 dal
2-1-1990)

Lira
Rafforza
le posizioni
nei confronti
delle monete
dello Sme

Dollaro
In rialzo
ma con molti
problemi
(in Italia
1171,15 lire)



ECONOMIA & LAVORO



Tir:
Bernini
per la chiusura
dei valichi

L'Italia potrebbe chiudere i suoi valichi con l'Austria in risposta alle «discriminazioni» adottate da questo paese nei confronti del traffico commerciale internazionale diretto verso l'Italia. A minacciare il provvedimento è stato il ministro dei Trasporti, Carlo Bernini (nella foto). Le autorità austriache hanno, comunque, assicurato allo stesso ministro dei trasporti che concederanno immediatamente, senza aspettare il prossimo 14 agosto, il contingente di autorizzazioni che occorrono agli autotrasportatori italiani. Entro la fine di settembre, inoltre, verrà garantito il transito sul tratto autostradale di Kulstein (oggi vietato al traffico commerciale). Permangono, però, gravi difficoltà soprattutto per effetto di decisioni prese in sede locale nei confronti degli autotrasportatori. Bernini mantiene contatti con le autorità del governo federale di Germania e del governo della Baviera per valutare le misure e le conseguenze sugli operatori nazionali.

Ente Ferrovie: nessun licenziamento in vista

Mentita, dalle Ferrovie dello Stato, l'intenzione, attribuita all'amministratore straordinario Lorenzo Necci, di voler procedere ad alcuni licenziamenti. È stata, inoltre, confermata la validità del contratto nazionale firmato lo scorso 18 luglio. Dalla busta paga di agosto, quindi, dovrebbero essere corrisposti gli arretrati e, da settembre, il salario di produttività dei primi cinque mesi del 1990. In caso di esuberanti - informa una nota dell'Ente - la necessaria riduzione avverrà attraverso il blocco del turn-over, mobilità e prepensionamento. Le domande pervenute alle ferrovie sono già 11 mila e non 3 mila, una cifra che aumenterà in linea con gli obiettivi contrattati da ente e sindacati. Chi andrà in pensionamento volontario nel 1990 beneficerà di tutti gli aumenti previsti dal contratto 90-92. È stato, inoltre, precisato che nel mese di giugno è stato conseguito un incremento del 5,12% del traffico rispetto allo stesso mese del 1989. Anche la Fiasaf, il sindacato autonomo dei ferrovieri, ha definito «notizie che non hanno alcun fondamento», quelle relative ai licenziamenti.

La Cgil in difesa degli immigrati extracomunitari

Molti extracomunitari non hanno presentato la documentazione necessaria per rientrare entro i termini della sanatoria. Alla Cgil, infatti, continuano ad arrivare segnalazioni da alcune questorie che chiedono di provvedere, entro 60 giorni, a fornire la documentazione che dimostri il soggiorno in Italia precedente al 31 dicembre 1989. Chi non provvede rischia l'espulsione. Per la Cgil si tratta di «una misura restrittiva, che contraddice una precedente indicazione delle autorità di governo e di pubblica sicurezza, oltretutto ribadita nella recente conferenza nazionale sull'immigrazione perché molti extracomunitari non sono in grado di produrre prove sufficienti del periodo di clandestinità». La Cgil si dichiara pronta ad intervenire con iniziative legali per tutelare queste persone. Inoltre proporrà al governo che, nella programmazione dei nuovi congressi, a ottobre, si tenga prima conto di coloro che sono già in Italia e che si trovano in queste condizioni.

Rottura delle trattative per l'accordo sulle biotole

Sono state bruscamente interrotte le trattative per il rinnovo dell'accordo interprofessionale tra industria saccharifera e associazioni biotoller. Lo ha reso noto il Consorzio Nazionale Biotoller (CNB). Di fronte a una piattaforma estremamente ragionevole - informa una nota - presentata dai biotoller, l'industria ha reagito con una chiusura pretesa totale sulle diverse richieste e con un'azione tesa a peggiorare le condizioni contrattuali già esistenti.

FRANCO BRIZZO



Intervista al vicepresidente
dei deputati comunisti
In questo settore il pubblico
ha risanato i rottami dei privati

«Di un Eni al 25 per cento
non si può neppure parlare»
È colpa della Montedison
se il vertice non ha autonomia

«Piano Enimont senza coraggio»

Macciotta (Pci): la petrolchimica punto di forza

Pumilia (Dc)
«La chimica
non è tutta
di Gardini»

MILANO. Mentre il titolo Enimont scendeva in picchiata in Borsa, sull'onda delle pessimistiche dichiarazioni di Cragnotti, è proseguito il dibattito sui destini del polo chimico. Non è sfuggito a nessuno infatti il proposito annunciato dallo stesso Cragnotti di procedere a una «accelerazione del piano industriale» che pure non è stato formalmente approvato dal vertice del gruppo.

A prendere posizione esplicitamente contro «operazioni ferragostane» è ora Calogero Pumilia, capogruppo dc nella commissione bicamerale delle Partecipazioni statali, il quale invita il ministro Piga a «garantire gli interessi dell'Eni e quelli della sua chimica all'interno del più generale interesse nazionale». Gardini, dice Pumilia, non può dimenticare che la chimica non è tutta sua. Egli non può quindi «procedere a chiusure che prescindano da progetti alternativi e facciano a meno del consenso sociale».

L'espontaneo dc interviene anche nel dibattito sugli assetti societari, ammonendo che «la mediazione di Piga non può essere considerata un lasciapassare per la privatizzazione surrettizia della chimica italiana».

A pochi giorni dall'allarme lanciato a proposito dei destini dell'assetto azionario dell'Enimont, il vicepresidente dei deputati comunisti Giorgio Macciotta torna ad occuparsi del polo chimico. Il piano industriale? «Un controsenso. Proprio in un momento di crisi e di rialzo dei prezzi Enimont dovrebbe valorizzare le proprie produzioni petrolifere ad alto valore aggiunto».

DARIO VENEZONI

MILANO. Allora? C'è davvero una schiarita tra Eni e Montedison? Era forse eccessivo l'allarme lanciato nei giorni scorsi? Giorgio Macciotta scopre in una risata.

«Neanche per idea. Anzi. Guardiamo a cosa è accaduto nell'assemblea. Erano d'accordo tutti e due di rinviare di un mese. Eppure, neppure questa volta sono riusciti a rispettare un minimo di forme. Andando in seconda convocazione Gardini ha ribadito ai soci dell'Eni che non contano niente, neanche per realizzare una cosa in qualche modo concordata».

È dalla fine dell'anno scorso che all'Enimont si va avanti così.

Infatti. Ma questo dimostra, se ancora ce ne fosse bisogno, che non si può nemmeno parlare di una riduzione della quota dell'Eni al 25%.

È un'ipotesi di cui nessuno in realtà parla apertamente.

No, nessuno ne parla, ma è implicita nella richiesta di Gardini di fare confluire Himont nell'Enimont. Di fronte a una tale ipotesi, ci sono in pratica solo due alternative: o l'Eni non fa niente e scende al 25%, o versa

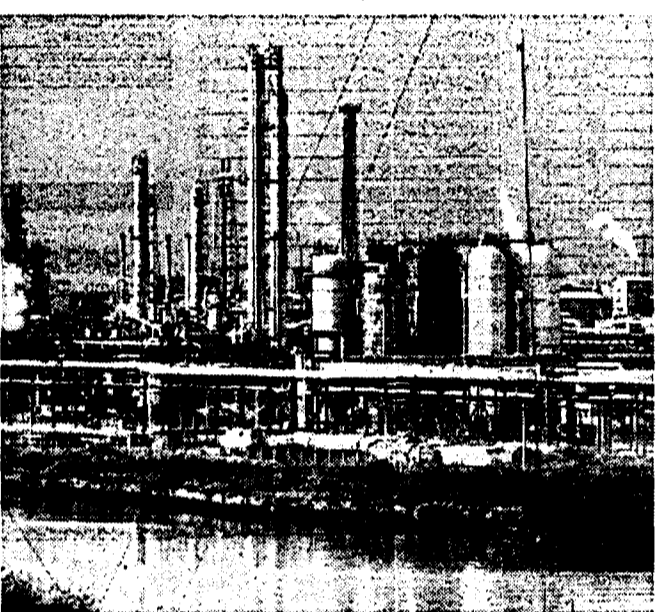
migliaia di miliardi per restare al 40.

E francamente in questa situazione non si saprebbe cosa scegliere.

Ah, certo. Per non contare niente, tanto vale scendere al 25%. Sarebbe assurdo che l'Eni mettesse una valanga di quattromila miliardi alla Montedison mano libera. Insomma il primo problema da risolvere, se si vuole davvero trovare una soluzione alle difficoltà dell'Enimont, è quello del ripristino di un rapporto di correttezza tra i soci.

Ma Gardini ha gridato già mesi fa «La chimica sono io».

Lo ha detto sapendo di dire una cosa falsa. Tutta la storia della chimica italiana dimostra il contrario. Non è affatto vero che privato vuol dire efficienza e pubblico spreco e fallimento. Anzi. Che cos'era l'Enichem? Era un'azienda pubblica - che produceva buoni utili - composta da rottami di imprese private. C'erano i rottami di Rovelli, di Ursini, della stessa Montedison; tutta roba che i privati volevano buttare via e che la mano pubblica ha risa-



La banchina dello stabilimento dell'Enimont di Porto Marghera. In alto Giorgio Macciotta

nato.

Stai dicendo forse che sei favorevole alla terza ipotesi prevista dagli accordi costitutivi dell'Enimont, che prevede che l'Eni riveli tutta la partecipazione della Montedison?

Diciamo che è bene ricordare che questa possibilità c'è. Se l'Eni si prende tutto e poi ne colloca pezzi sui mercati internazionali, non c'è dubbio che fa un affare. Ci sono grandi imprese che pagherebbero bene la possibilità di conquistarsi fette di mercato in Italia.

dal pasticcio degli sgravi fiscali. Ma ci furono anche gli equivoci specifici della Montedison, che non ha concesso tutte le sue imprese, lasciando ampi spazi di sovrapposizione tra sé e Enimont (cosa che ha pesato sull'operatività della joint venture, le cui produzioni sono state sacrificate per fare spazio a quelle di Himont), e che non ha messo al vertice dell'Enimont i suoi uomini della chimica, cosa che ha impedito al management di conquistarsi un'autentica autonomia. La delegazione Montedison al vertice Enimont non sa niente di chimica, altro che storie! Quando si parla di strategie industriali, non sono in grado di intervenire. Ogni volta devono fare ricorso alla Montedison, contribuendo così a creare un rapporto perverso tra l'azionista e il vertice operativo.

Parliamo proprio infine del piano industriale.

Proprio la crisi del petrolio mette in luce l'assenza di coraggio. Non avendo noi materie prime, la condizione per svincolarci dal peso del rincaro è quella di accentuare il valore aggiunto delle materie prime.

Se importiamo solo per i nostri consumi paghiamo intero il rincaro. Se abbiamo una forte industria di trasformazione, capace di riesportare una quota di prodotti chimici ad alto valore aggiunto, compensiamo almeno parzialmente il buco della bilancia commerciale e ci salviamo. La «verticalizzazione» del ciclo petrolifero attraverso la fase chimica diventa questione essenziale. E invece Gardini ci propone l'esatto contrario.

La stessa trattativa per dare vita all'Enimont non è stata priva di equivoci. A cominciare naturalmente

Trasporti:
ministero
verso la
riforma

ROMA. Due aziende di Stato, dotate di ampia autonomia e in grado di autofinanziarsi con «lievi ritocchi» delle tariffe relative ai servizi offerti, nasceranno nel settore trasporti in base alla riforma del dicastero messa a punto dal ministro Carlo Bernini. Le due aziende si occuperanno rispettivamente della motorizzazione (trasporti in concessione e per la navigazione interna) e dell'aviazione civile. La riforma attribuisce a quest'ultima la «progettazione, la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture aeroportuali» con ampi poteri per gare d'appalto e gestione diretta. Viene introdotto anche il nuovo concetto di «authority» sul modello anglosassone del direttore di aeroporto, con ampi poteri di coordinamento, tra cui quello di inviare direttamente al prefetto, richieste di precettazione in caso di sciopero.

La riforma del dicastero, nato nel dicembre 1984 da una costola del ministero delle Comunicazioni, dovrebbe, secondo Bernini, «mettere ordine fra le numerose competenze che si sono accumulate disorganicamente e agevolare i compiti di indirizzo e controllo su tutto il comparto».

Il testo del disegno di legge, che verrà inviato in questi giorni, ai ministri del Tesoro, della Funzione Pubblica, del Bilancio e del Turismo, prevede la separazione tra le funzioni di indirizzo politico-amministrativo.

Accordo industriale Magneti Marelli-Nippodenso Fiat e Toyota insieme «condizionano» l'auto

Nuove «nozze» industriali in casa Fiat. Il gruppo torinese, nonostante le ricorrenti voci di crisi nel mercato auto, prosegue ed amplia la sua internazionalizzazione. Dopo il recente «matrimonio d'interesse» con la Ford e le prospettive di accordi con la Chrysler ecco quello di collaborazione industriale della Magneti Marelli con la Nippodenso, società produttrice del gruppo Toyota.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
NINO FERRERO

TORINO. Evviva! Si venderanno (e compreranno) pure meno automobili, stando all'aria di crisi che tira nel mercato, già «gallina dalle uova d'oro», attualmente, a quanto pare, in difficile congiuntura, ma dal 1992, soprattutto nel «segmento» di classe medio-alta, quelle auto in circolazione beneficeranno di sofisticati impianti per la climatizzazione; insomma, d'estate si potrà viaggiare più al fresco e d'inverno ci si potrà scaldare meglio... Sono queste infatti le prospettive derivanti dall'accordo di collaborazione industriale firmato tra la Magneti Marelli e la giapponese Nippodenso. La prima è una società caposettore di componenti veicolistici del gruppo di corso Marconi; la seconda è una società produttrice di componenti del gruppo Toyota.

L'accordo riguarda appunto la produzione di impianti per la climatizzazione delle vetture e di sistemi di controllo termico del motore. Gli impianti, in base all'intesa tra i due partner, resa nota ieri con un comunicato Fiat, verranno fabbricati in uno stabilimento di

Teleford, in Gran Bretagna, che avrà 450 dipendenti e una capacità produttiva di circa 400mila condizionatori e altrettanti riscaldatori all'anno. Le previsioni di mercato fanno infatti ritenere un notevole incremento, in un prossimo futuro, della richiesta di impianti del genere sulle auto. La Fiat ritiene inoltre che il climatizzatore diventerà sempre più un componente di serie, sottolineando anche la crescente importanza dei sistemi di controllo termico del motore, componente importante della parte meccanica di ogni auto.

Tomando all'accordo tra i due gruppi, che diventerà operativo dal 1992, l'azienda torinese precisa che il 75% della nuova società in joint-venture sarà della Nippodenso mentre alla Magneti Marelli andrà il restante 25%. Inoltre, per rafforzare la collaborazione tra il gruppo italiano e quello nipponico, la Magneti Marelli acquisirà il 25% della società inglese «Nd Marston», controllata dalla Nippodenso e già operante nel settore, mentre, a sua volta, la Nippodenso rileverà il 25% della «Borletti climatizza-

Preoccupazione per la crisi dell'azienda farmaceutica Siena con la Sclavo: «Intervenga Andreotti»

A Siena si punta in alto per la soluzione della vertenza Sclavo, l'azienda farmaceutica minacciata di cassa integrazione. A essere direttamente chiamato in causa sarà il presidente del Consiglio Andreotti; l'attuale proprietario - si dice - non è in grado di offrire garanzie finanziarie certe. Intanto un dirigente rivela: «La Du Pont era in difficoltà quando fu decisa la joint-venture con la Sclavo».

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
AUGUSTO MATTIOLI

SIENA. Della preoccupante vicenda Sclavo, l'azienda farmaceutica già del gruppo Eni sulla quale pende la minaccia della cassa integrazione e dei licenziamenti, sarà investito anche il presidente del consiglio Giulio Andreotti. È l'indicazione scaturita da una riunione tenutasi ieri mattina al comune di Siena, presenti i rappresentanti degli enti locali senesi, il rettore dell'Università, Luigi Berlinguer, parlamentari, consiglio di fabbrica dell'azienda, sindacalisti. Ad Andreotti un comitato senese farà presente la situazione chiedendo garanzie sulla tutela dell'unità dell'azienda, sulla difesa dell'occupazione, sui legami da non recidere tra industria e ricerca, sul mantenimento dell'azienda nell'area pubblica perché viene ritenuta «strategica» sia nel settore sanitario che in quello della prevenzione. Sulle strategie illustrate da Guelfo Marcucci, il nuovo proprietario, il giudizio è critico: «Non c'è un piano di risanamento dell'azienda e del suo sviluppo per poter dire qualcosa sulla cassa integra-

Rallenta ancora la produzione nell'industria

ROMA. Si accentua la frenata della produzione industriale: nello scorso mese di giugno, secondo i dati diffusi oggi dall'Istat, è stata segnata una diminuzione del 3,6% rispetto al giugno '89. Il risultato, però, va interpretato tenendo conto che, nel giugno '90, si è registrata una giornata lavorativa in meno (21 contro 22). Il confronto fra la produzione media giornaliera, nei due mesi in questione, evidenzia un incremento dello 0,1 nel giugno '90. Nonostante la «correzione», il brusco rallentamento della produzione industriale resta evidente. Nel primo semestre di quest'anno (126 giorni lavorativi come il primo semestre '89), l'aumento è stato pari all'1,8% contro il 2,1% del primo quadrimestre e l'1,9% del periodo gennaio-maggio.

Industrie petrolifere, dell'energia elettrica, macchine per ufficio ed elaborazione dati, pellicole, farmaceutiche, materie plastiche rappresentano i settori più produttivi, nel raffronto tra giugno '89 e '90. Inferiori invece i risultati ottenuti con le fibre artificiali e sintetiche, nella gomma, nella produzione e prima trasformazione dei metalli, autoveicoli, macchine e materiale meccanico.

Entrando nel dettaglio dei vari comparti, i dati dell'Istat precisano che nella prima metà dell'anno la produzione è risultata in aumento in quello petrolifero (più 12,8%), farmaceutico (più 8,6%), dei mezzi di trasporto diversi dagli autove-

icoli (più 6,8%) e dell'energia elettrica (più 5,3%), lavorazioni di minerali non metalliferi (più 5,2%), macchine e materiale elettrico (più 4,9%), fibre artificiali (più 4,4%) e calzature (più 3,7%).

Diminuzioni hanno invece registrato i settori degli strumenti di precisione (meno 7,4%), della gomma (meno 4,8%), abbigliamento (meno 3,3%) e della produzione e prima trasformazione dei metalli (meno 1,8%).

Con riferimento alle principali classi di destinazione economica, vengono rilevati incrementi del 3,9% per il comparto dei beni di investimento e dello 0,7% per quello dei beni intermedi, mentre i beni di consumo sono in diminuzione dello 0,2%.

La flessione nella produzione dei beni di consumo deriva da una espansione del 2% dei beni non durevoli e da riduzioni per i beni durevoli (meno 1,6%) e semidurevoli (meno 1,4%).

Secondo i dati dell'Istat, la variazione complessiva dei beni di investimento costituisce la sintesi degli aumenti del 6,9% dei mezzi di trasporto, del 3,6% delle macchine e apparecchi e dell'1,1% degli «altri beni».

La flessione nella produzione dei beni di consumo deriva da una espansione del 2,0% dei beni non durevoli e da una diminuzione dell'1,6% dei beni durevoli e dell'1,4% dei beni semidurevoli.