

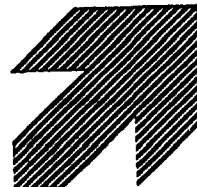
Borsa  
-1,16%  
Indice  
Mib 849  
(-15,10%  
dal 2-1-1990)



Lira  
Ha migliorato  
le posizioni  
nei confronti  
delle monete  
dello Sme



Dollaro  
Ha dato  
segnali  
di ripresa  
(in Italia  
1159,15 lire)



## ECONOMIA & LAVORO

Clamorosa iniziativa del ministro dopo che Vienna ha ridotto il transito dei mezzi italiani. La misura di Bernini è già scattata

Immediata riunione con la Cee. Il provvedimento è piaciuto ai nostri autotrasportatori. Il problema delle «autorizzazioni»

# Tir, chiusi i valichi con l'Austria

Le frontiere italiane con l'Austria sono chiuse da ieri a mezzanotte per i Tir. Con un decreto, il ministro dei Trasporti, Carlo Bernini ha annullato le autorizzazioni bilaterali. Dura reazione del ministro austriaco Rudolph Streicher. Ma la misura è una ritorsione alle decisioni prese a Vienna. All'esame della Cee la questione dei permessi è la prossima settimana. Un documento del Pci.

LETIZIA POZZO

ROMA. Si riapre la guerra dei Tir, ma con un colpo a sorpresa. Per la prima volta il ministro dei Trasporti, Carlo Bernini, ha deciso di chiudere le frontiere italiane, dalla mezzanotte di ieri per l'entrata e dalle 13 di oggi per l'uscita, ai Tir che provengono dall'Austria. Con il decreto, che riguarda i valichi del Brennero, Tarvisio, Prato Drava e Passo Resia, vengono, infatti, annullate le autorizzazioni bilaterali per il passaggio sul territorio italiano dei veicoli commerciali. L'unica eccezione salvaguarda i trasporti di merci deperibili, più che altro alimentari. Ma il provvedimento, a lungo richiesto dalle associazioni degli autotrasportatori, non sembra colmare le ampie lacune dell'accordo tra i

due paesi. Il rito si ripete ogni anno: a febbraio viene siglato l'accordo che riguarda i 225.000 permessi per il passaggio alla frontiera dei Tir italiani che, regolarmente, dopo pochi mesi, si dimostrano insufficienti. Ne occorrebbero altri 50.000, ma da parte del governo austriaco si fa appello a esigenze ambientaliste. I Tir italiani effettuerebbero troppi passaggi danneggiando l'equilibrio ecologico. Questa buona ragione non giustificherebbe, però, la guerra fredda che si scatena immancabilmente alle frontiere con la conseguente penalizzazione degli autotrasportatori italiani spazzati da una concorrenza sleale. Anzi, l'unica soluzione per proteggere l'ambiente con misure

antiquanti dovrebbe essere trovata attraverso intese comunitarie, come continua a ribadire Bernini. Per trovare un accordo, lunedì prossimo, a Bruxelles, si incontreranno i ministri dei trasporti dell'Austria, Germania, Svizzera, Italia e il commissario Cee, Van Miert. Come risolvere, intanto, l'annuale polemica alle frontiere italo-austriache? Da parte del governo italiano non sembrano esserci dubbi, l'unica via d'uscita all'eccessivo traffico commerciale andrebbe ricercata nell'alternativa del trasporto ferroviario. Ma la questione rimane più che mai insolita per i costi nettamente superiori del trasporto su rotaia. A questo proposito, Bernini ha inviato una direttiva all'Ente Ferrovie, chiedendo un intervento immediato per aumentare il numero dei treni di passaggio al Brennero. In attesa di sviluppi, la situazione alle frontiere è andata in ebollizione fin dal 13 agosto scorso con i Tir italiani ancora una volta bloccati in attesa di autorizzazioni. Anche l'ultimatum di Bernini, grazie al quale era stato ottenuto un ulteriore contingente di permessi, si è rivelato ben presto un palliativo. La goccia che ha fatto traboccare il va-

so, questa volta, è stata la chiusura di un corridoio per lo svincolo di traffico pesante su territorio austriaco, una superstrada dove circolavano più di 16.000 Tir al giorno. Anche su questo punto non sembra regnare la chiarezza, il ministero dei Trasporti austriaco, infatti, precisa che «a bloccare il traffico nel Tirolo non è stata l'Austria, bensì la Baviera

con la chiusura dei valichi di Fern e Achen e il conseguente riversamento di traffico sul valico Tarvisio». A peggiorare la situazione contribuisce l'impossibilità di percorrere il passo del Brennero per l'avvalimento del ponte di Kulstein. Al ministro dei trasporti austriaco, Rudolph Streicher, non è perciò, piaciuta la decisione italiana di chiudere le fron-

tere agli automezzi pesanti provenienti dall'Austria. La misura sarebbe «inadeguata perché riguarda anche quei valichi collegati con l'autostrada del Sud e non con la problematica del Brennero». Secondo Streicher, il provvedimento italiano rappresenterebbe una sorta di fuga in avanti di fronte alle difficoltà derivate dalla chiusura della

superstrada e ha precisato che «quanto a una marcia indietro austriaca non se ne parla perché la popolazione non capirebbe». Dalla federazione autonoma altoatesina del Pci, intanto, viene sottolineato che «l'Austria aveva annunciato da tempo provvedimenti restrittivi e il crollo del ponte Kulstein, non ha fatto altro che aggravare una situazione preesistente». La logica della ritorsione, invocata da molti nella speranza di strappare nuovi rinvii e quote di permessi «pur ispirata da una giusta protesta per la disparità dei trattamenti tra camionisti italiani e austriaci», informa una nota «è impraticabile perché non affronta la sostanza dei problemi e rinvia una scelta chiara sul trasporto delle merci». Prima di raggiungere il necessario accordo con l'Austria, il Pci ritiene improrogabile «un piano di emergenza gestito con serietà che incrementi treni-navetta e sposti sulla ferrovia una quota del traffico». Un secondo problema riguarda i provvedimenti sulla salute che andrebbero estesi anche ai cittadini italiani. Ma, soprattutto, occorrono «forme nuove di rapporto tra soggetti e pubblici».



Un anno fa bloccare i valichi con l'Austria fu lo scoppio del camionisti ieri è stato il ministro Bernini

## Si unanime dalle associazioni di settore E c'è chi vorrebbe misure ancora più restrittive

Prevale la soddisfazione tra gli autotrasportatori italiani dopo il blocco delle frontiere con l'Austria. Per le associazioni, il provvedimento è un passo inevitabile per ripristinare la reciprocità di trattamento tra i Tir italiani e quelli austriaci; ora, si chiede di rinegoziare globalmente l'intera materia. E il trasporto sui treni-navetta, non sembra un'alternativa valida in tempi brevi.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. La decisione del ministro dei Trasporti Bernini di chiudere le frontiere con l'Austria al traffico commerciale è stata accolta favorevolmente dalle associazioni degli autotrasportatori. I provvedimenti restrittivi attuali o annunciati dall'Austria avevano spinto l'Anita (affiliata alla

Confindustria) a sollecitare la chiusura delle frontiere e la denuncia dell'accordo bilaterale. In un'assemblea che si tiene oggi a Verona gli autotrasportatori di tutte le associazioni adotteranno i provvedimenti voluti dal governo e decideranno il da farsi. Apprezzamento per la mos-

sa di Bernini è stato espresso dal presidente della Confindustria-Trasporti, Pierino Coti, secondo cui il blocco era l'unica azione possibile di fronte alla non reciprocità nel rilascio dei permessi. «Il numero dei permessi», afferma Coti «è sempre inferiore per gli italiani: ogni volta dobbiamo chiedere un ulteriore contingente che ci viene rilasciato con i contageocchi, e perciò chiediamo di rinegoziare globalmente l'accordo con l'Austria. Ci rendiamo conto della necessità di affrontare il problema ambientale, ma per noi va fatto in modo serio, introducendo veicoli meno inquinanti». Per la Confindustria gli autotrasportatori sarebbero i primi a essere interessati alle navette ferroviarie, se le strutture non fossero però così inadeguate. «Ma lo stesso Bernini», ribadisce Coti «ammette che ci vorranno trent'anni per avere reti ferroviarie all'altezza, e nel frattempo sappiamo che fra due o tre anni non ci muoveremo più. Chiediamo un incontro urgente con il ministro, anche perché c'è il rischio che il problema si riproponga anche per le frontiere svizzere, e se non si rivede tutto potrebbe ripetersi la situazione dell'anno scorso».

Per la Cna-Fita il blocco ripristina una condizione di parità tra gli autotrasportatori italiani e quelli austriaci. «Anche l'anno scorso», dice Angelo Valenti, segretario generale della Fita-Cna «la protesta è scoppata per l'esaurimento dei permessi. Oltretutto, c'è

una concorrenza sleale da parte loro: gli austriaci possono venire in Italia passando per la Jugoslavia, mentre gli italiani sono costretti a lunghi mesi di attesa, e nel frattempo paghiamo di più per i trasporti. Nell'alternativa ferroviaria, non c'è fiducia: «Si tratta di un megabluff», sottolinea Valenti «le gallerie sono alte 3 metri e settanta, i Tir italiani 4 metri». Gli autotrasportatori sudtirolesi non sono però del tutto soddisfatti del provvedimento di Bernini. Per Giuseppe Della Rosa, segretario del settore autotrasporto merci di Bolzano, «il decreto lascia troppi spazi ai trasportatori austriaci». Il ministro avrebbe dovuto denunciare l'accordo bilaterale con l'Austria, e non ricorrere a un

provvedimento che esclude le merci deperibili e il traffico transfrontaliero. Dello stesso avviso sono Confartigianato-Trasporti, Cna-Fita, Sna-Casa, Fai, Fiap; il timore è che attraverso le deroghe possano essere molti i Tir austriaci in grado di superare il blocco. Un timore condiviso anche dalla Confetra (Confederazione italiana del traffico e dei trasporti) che comunque approva il provvedimento; una misura, secondo il presidente dell'associazione, Cremonese, che «lancia un segnale molto grave al governo austriaco; Vienna, che vuole entrare nella Cee, deve comprendere che i problemi ecologici così come quelli dell'interscambio commerciale non tollerano più so-

luzioni unilaterali, ma devono essere affrontati in una logica europea, sovranazionale». Per la Confetra, l'inadeguatezza delle infrastrutture viarie e ferroviarie per il superamento dei valichi alpini diventa di drammatica attualità, e con i volumi di traffico previsti per il 2000 rischia di diventare un ostacolo insormontabile per il futuro economico di tutto il paese. Intanto, all'Ente Ferrovie si ribadisce la piena disponibilità nei confronti della richiesta di Bernini di un intervento immediato da parte delle Fs; tuttavia, si fa osservare all'ente, nonostante l'impegno per aumentare i treni-navetta adibiti al trasporto degli autocarri attraverso il Brennero, sarà assai difficile ottenere risultati realmente incisivi.

### Manovra economica: politica fiscale rigida



È tornato ieri al suo tavolo di lavoro il Ministro delle Finanze Rino Formica (nella foto) in vista degli incontri con i colleghi di Governo, previsti per la prossima settimana. Sul fronte fiscale l'attenzione dei tecnici del ministero sarebbe concentrata essenzialmente su due possibili filoni di intervento: di carattere ordinario (aggiornamento dei coefficienti catastali, accorpamento aliquote iva e ritocchi a tributi quali bollo patente e concessioni governative) e di carattere straordinario, in particolare la rivalutazione dei cespiti patrimoniali. Il Ministro della sanità De Lorenzo, dopo aver stabilito un metodo per la risoluzione del problema sanità, e aver abbozzato una serie di ipotesi, è ora alla ricerca del consenso da parte delle stesse categorie interessate. «Per contenere la spesa sanitaria - ha dichiarato - ritengo indispensabile la collaborazione dei medici che ho già convocato per il 30 agosto».

### Poste sempre più privatizzate La Filpt-Cgil contro Mammì

Lo è stato affidato alla «Send Italia». «È spiacevole - si legge in una nota del sindacato - dover affermare oggi quanto la Filpt sia stata lungimirante nella sua ostinata opposizione all'affidamento della consegna espressi alla Send Italia. Si era compreso subito che dietro quella operazione, risibile sul piano del miglioramento della qualità del servizio, ma importante sul terreno del clientelismo più detestabile, si andava consolidando una manovra tesa allo smantellamento dell'azienda postale». La «prova lampante» di tale vantaggio è secondo il sindacato, proprio la sortita del ministro delle poste Mammì che annuncia la sua volontà di affidare a privati consegna telegrammi, dei pacchi, dei centri di meccanizzazione postale.

### Tassi: ancora niente di deciso Banche caute, Pci contrario

Soltanto la prossima settimana i banchieri italiani faranno sapere se aumenteranno o no il costo del denaro. I principali istituti di credito, dopo le indiscrezioni e le prime critiche di questi giorni, sembrano aver indossato i panni della moderazione. Una presa di posizione molto dura giunge intanto dal Pci. Antonio Bellocchio e Angelo de Mattia, rispettivamente responsabile in Commissione Finanze alla Camera e del Settore credito del partito. A loro giudizio, l'eventualità di un aumento dei tassi «appare dettata dall'intento di utilizzare la crisi del Golfo a vantaggio dei conti economici delle banche». In effetti - spiegano - la liquidità è abbondante, le tensioni sul mercato riguardano solo i tassi a medio e lungo termine e l'autorità monetaria non ha dato finora segnali di volere un rialzo dei tassi.

### All'Enichem Manfredonia scoperi e presidi

Per sollecitare la riapertura delle trattative nel comitato Stato-Regione e aprire un confronto «diretto» con i rappresentanti del Governo «senza trattare più con l'azienda» i lavoratori dell'Enichem Agricoltura di Manfredonia hanno cominciato ieri uno sciopero che potrebbe proseguire anche nei prossimi giorni. Da ieri giovedì un centinaio di lavoratori presiedono il Palazzo della Prefettura di Foggia ed hanno collocato una tenda davanti alla sede dell'Amministrazione provinciale poco distante. I lavoratori, in particolare, hanno sollecitato un incontro con il Presidente del Consiglio richiesto ieri, con un telegramma, dal Viceprefetto di Foggia, Renato Scamato.

### Lombardfin in salvo? Voci e sussulti a Piazza Affari

chiusura di seduta di ieri quando il titolo Paf, chiamato a listino ha fatto segnare 5112 lire, in rialzo sui quotazioni del 3,54%. Il rialzo a sorpresa ha scatenato gli addetti ai lavori, tutti alla ricerca di una verità che fosse il più possibile aderente alla realtà. Si è sparsa anche la voce, prescindendo da altre ipotesi, che le banche interessate alla vicenda avessero mostrato più elasticità dopo avere dichiarato, con lettere, di non intendere rinnovare il rapporto alla Lombardfin come era invece accaduto un mese prima. Per saperne di più bisognerà però attendere lunedì quando cioè Leati si presenterà al Comitato di Borsa.

FRANCO BRIZZO

Lunedì riapre «Mirafiori» e il giorno dopo il gruppo comunicherà al sindacato i suoi piani: ricorrerà alla cassa integrazione?

## «La Fiat dramatizza la crisi...»

Lunedì riapre Mirafiori. Ma l'autunno per i lavoratori della Fiat si annuncia difficilissimo. Sono senza contratto e non hanno certezze sul futuro. La casa torinese, infatti, continua a denunciare una «grave crisi» nelle vendite delle auto e martedì annuncerà al sindacato i suoi programmi. Si teme il ricorso massiccio alla cassa integrazione. Il sindacato, però, non ci sta: «Drammatizzano i dati...».

ROMA. Vigilia di ritorno in fabbrica per i metalmeccanici. E dire metalmeccanici vuol dire soprattutto Fiat. Dodopomeri, infatti, terminano le ferie per quasi sessantamila lavoratori di Mirafiori. Ma il loro non sarà un rientro facile. Da sei mesi sono in vertenza per il rinnovo del contratto di lavoro. E, soprattutto, non hanno garanzie sul futuro. In questa strana estate sindacale - nonostante le ferie, punteggiata da molte polemiche - i vertici della casa torinese non hanno fatto che parlare della crisi dell'auto: i piazzali davanti agli

stabilimenti sono pieni. In più, i concorrenti giapponesi della Fiat stanno andando benissimo, anche sui mercati del centro Europa (gli ultimi dati sono di ieri: la produzione è a più 10%). Insomma, tutto fa pensare (compresi i problemi legati alla crisi del Golfo e all'aumento della benzina) che alla ripresa autunnale, il più grande gruppo privato italiano si troverà a fare i conti con una crisi senza precedenti. I rimedi? Se ne parla di più martedì prossimo, quando una delegazione di Fiom, Fim, Uilim incontrerà i dirigenti della Fiat. Ancora non

si sa nulla della vera strategia - se ne ha una - della casa. Ma molti hanno a cuore riprese parlate dell'intenzione di Romiti e soci di mettere in cassa integrazione migliaia e migliaia di lavoratori. Un'ipotesi che il sindacato non sembra voler accettare. E quando si dice sindacato, una volta tanto, si dice tutto il sindacato. Ieri, le agenzie di stampa hanno raccolto i giudizi di tutte e tre le organizzazioni dei metalmeccanici. Anche se ci sono sfumature diverse, i loro giudizi sono, più o meno, gli stessi. Ha detto il segretario generale aggiunto della Fiom-Cgil, Walter Cerfeda: «L'aumento strutturale del prezzo della benzina dovrebbe far l'altro rilanciare le vendite delle automobili di piccola e media cilindrata, segmenti nei quali la Fiat è leader». Ancora più esplicito, un altro segretario della Fiom, Carlo Festuccia: «Il ricorso alla cassa integrazione

non è affatto scontato». Il sindacato, insomma, è disposto a discutere con la Fiat di tutti i problemi produttivi, ma non è disposto a subire «ricatti». Spiega Pierpaolo Baretta, responsabile del settore auto della Fim-Cisl: «I dati sul calo delle vendite non vanno drammatizzati. Ma soprattutto quei dati non sono tali da giustificare il ricorso generalizzato alla cassa integrazione». Per farla breve: «È vero che c'è una riduzione tendenziale delle vendite - è di nuovo Cerfeda - ma c'è ancora molto grasso da consumare prima di arrivare all'osso». È esattamente lo stesso concetto che esprime anche uno dei segretari della Uilim, Luigi Angeletti. «La festa sarà pure finita come da più parti si sostiene, ma i metalmeccanici non hanno mai festeggiato... Non si può pensare che il conto, alla fine, lo paghino sempre i lavoratori dell'industria».



Cesare Romiti

### DARIO VENEGOINI

MILANO. La Banca Commerciale Italiana aveva chiesto all'Iri con il suo presidente Enrico Braggiotti un aumento di capitale che la mettesse in condizioni di competere sui mercati internazionali. Per tutta risposta l'Iri le ha affidato un'altra bella «bara fiscale», una società colabrodo che incorpora nella Comit le centinaia di risparmiatori 207 miliardi di Iri, in un biennio. Il regalo dell'Iri, hanno spiegato ieri gli amministratori della Comit ai pochi azionisti accorsi per l'assemblea straordinaria che ha varato l'operazione, «consentirà alla banca di continuare a destinare consistenti risorse al processo di capitalizzazione, senza gravare sull'azionariato». Vale insomma un aumento di capitale, con il vantaggio che non si dovranno chiedere soldi ai soci. Non è la prima volta che le

banche dell'Iri sfruttano lo strumento delle «bare fiscali». In passato si spartirono i brandelli di quella che fu l'Alfa Romeo. Oggi la Comit usa la Spamo, nella quale sono contabilizzate perdite per 870 miliardi accumulate dall'Iri in seguito al fallimento della costruzione del porto iraniano di Bandar Abbas. Deliberato a luglio, l'acquisto della Spamo è stato perfezionato (è stato spiegato su richiesta della Consob) lo scorso 3 agosto. All'Istat, società del gruppo Iri che controllava la «bara fiscale», la Comit darà 200 milioni più una parte di quanto risparmiata di tasse (il 15% del risparmio sull'Irpeg e il 6% di quello sull'Irto). Fatti i conti dell'affare, i dirigenti della Comit hanno concluso che anche grazie a questo risparmio il bilancio 1990 si presenterà in modo «estremamente favorevole»,

Incorporate le perdite Iri per Bandar Abbas

## Comit, un'altra «bara fiscale» in dote per salvare i bilanci

con un incremento degli utili nell'ordine del 20%». Si risolve così il giallo estivo che aveva interessato gli ambienti finanziari milanesi. Si attendeva un aumento di capitale, del quale qualcuno credeva di conoscere anche i particolari. È arrivato invece il regalo dell'Iri. Gli azionisti non saranno chiamati a mettere mano ai portafogli, e la banca avrà la possibilità di ricapitalizzarsi ugualmente. L'unico a rimettersi è il fisco, il quale una volta di più deve ringraziare l'efficienza della gestione patrimoniale delle società pubbliche.

Un'illustrazione dell'operazione di incorporazione della Spamo la Banca Commerciale ha consegnato agli azionisti due sceme cartelline di contenuto assai generico. Solo su invito della Comit il presidente Sergio Siglienti, al suo debutto alla guida di un'assemblea della banca, ha ritenuto di fornire qualche informazione aggiuntiva: quanto è costata l'acquisizione, quanto la società conta di guadagnare, che cosa è davvero la «bara fiscale» incorporata. Un azionista (uno dei pochissimi presenti, in rappresentanza di quasi 40.000 soci) ha chiesto copia delle risposte date alle richieste della Comit, e le ha ottenute. I giornalisti presenti hanno avanzato uguale richiesta, ottenendo però un secco rifiuto. «Sono documenti interni della banca», è stata la sorprendente risposta. Pessimo esordio, dottor Siglienti. Le esigenze di trasparenza e di informazione non possono essere esaurite da una riunione tra quattro gatti in pieno agosto. Non è certamente questo che intendeva la Comit quando ha raccomandato l'apertura delle assemblee alla stampa. O si deve tornare ai tempi in cui i giornalisti dovevano travestirsi da azionisti per ottenere le informazioni essenziali allo svolgimento del proprio lavoro?