

**A Bruxelles il ministro Bernini sta trattando un compromesso con i colleghi Cee per riaprire il passaggio del traffico merci**

**Vienna promette una strada alternativa al ponte danneggiato. Potranno transitare 1500 mezzi ma non è ritorno alla normalità**

**In Italia si risparmia meno. Dagli anni 60 i gruzzoli delle famiglie scesi dal 24% al 13% del prodotto lordo**

# Tir, verso l'armistizio con l'Austria

Si è conclusa a tarda sera la riunione tra i ministri dei Trasporti italiani, austriaco e tedesco. All'esame il problema del transito dei Tir sul territorio austriaco. Si prospetta un compromesso. Vienna dovrebbe riaprire il ponte danneggiato e permettere il transito fino a metà settembre di soli 2500 Tir. Il verde Langer: «No alla guerra delle lobby degli autotrasportatori». La Fit-Cisl: Ripensare il rapporto gomma-rotai.

Brennero e un volume di traffico identico a quello dei mesi scorsi (prima che il pilone cedesse). Insomma, si temerebbe alla situazione precedente nel giro di un anno durante il quale non è difficile prevedere caos, proteste, ripicche e impotente reciproche. Ovviamente Bonn e Roma hanno subito accettato la soluzione di compromesso avanzata dal ministro Streicher, salvo poi chiedere una pausa dei lavori per arrivare ad una più precisa definizione e stesura del documento che verrà presentato probabilmente oggi all'opinione pubblica.

studieranno (e si spera si attueranno) tutte le misure necessarie per la distribuzione del traffico sulle diverse direttrici, per un aumento reale del trasporto combinato treno-gomma (e qui l'Italia è sicuramente sul banco degli imputati con l'85 per cento del traffico merci via camion). L'obiettivo è quello di semplificare tutti gli impacci burocratici, soprattutto doganali, che ancora oggi rallentano i passaggi di confine e perché si arrivi anche al rispetto del principio per cui debba essere sempre effettuato il tragitto più breve. I tedeschi, invece, si sono riservati di decidere le esatte direzioni per i sensi unici sui due passi bavaresi attualmente chiusi e ancora l'Italia ha preteso una migliore precisione circa il numero dei Tir che in questi mesi verranno obbligatoriamente contingentati al di qua e al di là della frontiera. A tardissima sera i tecnici erano ancora riuniti per la stesura del documento. Ai lavori, con grande

sorpresa di tutti, non sono intervenuti gli svizzeri (ai quali nei giorni scorsi era stata chiesta l'apertura di un corridoio temporaneo) a dimostrazione che il governo di Berna non ha nessuna intenzione di venir coinvolto in questo assurdo scenario. Alle richieste di spiegazione i diversi e praticamente inutili portavoce ministeriali hanno farglielo incomprensibili risposte. C'era, invece, (praticamente autoinvitata)

l'Olanda, paese che nel settore Tir è indubbiamente un colosso in Europa: i rappresentanti di Amsterdam hanno fatto sapere che a loro quel tipo di compromesso andava bene. In Val D'Aosta, intanto, ieri non si sono avvertite le conseguenze della chiusura ai Tir dei valichi al confine italo-austriaco e del relativo spostamento di parte del traffico pesante verso il traforo del Monte Bianco. Il decreto del ministro

dei Trasporti, Bernini, non è piaciuto alle confederazioni sindacali. «Al di là delle conseguenze negative che avrà il dirottamento dei traffici dal Brennero sulle strade del Nord-Italia che portano a Chiasso, Domodossola e Courmayeur», ha detto Maurizio Dal Santo, della Fit-Cisl - il decreto del ministro non avrà la necessaria ristrutturazione dell'autotrasporto merci, ma sembra avallare l'inefficienza e gli alti costi aziendali». Secondo i sindacati «la strada da battere deve essere quella del riequilibrio del trasporto merci dalla strada alle ferrovie».

Una lettera aperta ai ministri dei Trasporti di Italia, Austria e Germania è stata inviata dall'europarlamentare verde Alexander Langer. «Non bisogna farsi condizionare - si legge - dalle lobby degli autotrasportatori che fingono una guerra in cui i veri sconfitti sono la salute delle persone ma anche l'economia turistica e agricola e la stessa sopravvivenza delle Alpi».

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
**SILVIO TREVISANI**

**BRUXELLES.** Per la guerra dei Tir sembra profilarsi una tregua: un primo fragile compromesso sarebbe stato raggiunto ieri a Bruxelles tra i ministri dei trasporti italiano Bernini, austriaco Streicher e tedesco Zimmermann. Nelle prossime ore è possibile che venga dato l'annuncio ufficiale dell'accordo accompagnato dalla decisione di porre fine al blocco dei passi alpini. La discussione che era iniziata nel tardo pomeriggio a Palazzo Berlaymont, sede della Commissione Cee, si è sbloccata in serata su una proposta austriaca. Vienna chiedeva alla Germania di riaprire il passaggio (sia pure a senso unico) attraverso i valichi bavaresi di Fompass e Hachenpass, all'Italia di togliere il blocco ai quattro varchi di frontiera. Gli austriaci, entro il primo settembre, avrebbero fatto in modo che sulla bretella che fa da by-pass al ponte danneggiato di Kulstein possano transitare 1500 automezzi al giorno, entro il 15 settembre sino a 2500, dal primo gennaio 91 sino a 3000. Per il luglio 91 promettono il ripristino del ponte danneggiato sull'autostrada Monaco-Innsbruck.

Bernini, ad esempio, dopo che la sua proposta di costituire una commissione internazionale per la politica dei trasporti in quel delicato crocevia d'Europa, era caduta nel più assoluto disinteresse, ha ottenuto che almeno si arrivasse ad una specie di piano di lavoro comune (come dicevano d'altronde Austria e Germania). Così nei prossimi mesi si

decine di Tir, tedeschi, olandesi, danesi. Nessun austriaco, nessun italiano. «Nein», scuotono la testa i doganieri, dietro i vetri degli uffici, leggendo permessi ormai scaduti. E i finanzieri, rafforzati per l'occasione, prendono in consegna i Tir, uno per uno, fanno fare inversione di marcia, li respediscono in Austria. Proteste? Nessuna, prudentemente. Ma i Tir, alla fine di una sessantina, appena riarcata la frontiera si fermano. Gli autisti iniziano un lungo bivacco nel bar, l'ordine delle ditte è aspettare, vedere un po' come si mette, caso mai la riunione sui trasporti in sede Cee sblocca la situazione. «Patrone tette di aspettare», blasona Thomas, due metri di muscoli



Carlo Bernini ministro dei Trasporti

## L'attesa e il bivacco degli autotrasportatori alle frontiere. Poche proteste ma molte colonne. Ai valichi dietrofront dei bisonti

Primo giorno di blocco effettivo delle frontiere Italia-Austria per i Tir: respinti dalla dogana italiana del Brennero una settantina di «bisonti» che, pur non trasportando merci deperibili, avevano ugualmente provato a passare. Mobilitate in forze anche le guardie di finanza, ma non ci sono stati incidenti. Peggiora la situazione, invece, al valico del Tarvisio, con code chilometriche.

pancia, alla guida di un Mercedes bavarese. «Meglio così», dice Eduard, altro tedesco, «oggi avrei un po' di paura a guidare in Italia». Non è giorno, però, neanche per gli italiani. Possono entrare, ma non uscire. Anche loro ci provano, ma i doganieri non fanno trattamenti di favore, se il blocco è che sia totale. In prima mattina ne avviano respinti 22, che si avviano malinconicamente verso la pianura, diretti in Francia. Non valgono piccole furberie, come quella di un trasportatore di succhi di frutta. «Ma è merce deperibile», prova a sostenere. «Nossignore, solo se fosse in cisterna. Ma queste sono bottigliette, durano anni», ri-

batte implacabile il doganiere. Trova difficile, e grosse, perfino un camionista il cui mezzo ha una portata inferiore a quella che incappano nei divieti: «Trasporto abili, non pesano niente», si sgola, «sono vestiti di Hugo Boss, devono arrivare a Stoccarda». Sarà il buonsenso o la potenza della moda, alla fine passa. Così come alla fine riusciranno ad avere via libera un paio di Tir austriaci della Springer di Schäffling: avevano varcato frontiera il 24, pochi minuti prima che entrassero in vigore i divieti di Bernini, sono legali per il rotto della cuffia. Al Brennero si profila una guerra di posizione. E forse neppure quella, perché anche senza lo

stop ministeriale la progressiva chiusura di strade austriache aveva già dirottato, negli ultimi giorni, il grosso del traffico. Il direttore della dogana, Rubens Dell'Anna, tira fuori le ultimissime statistiche: «25% nella penultima settimana, -39% nell'ultima». Nel primo semestre '90, invece, import ed export al Brennero erano calati solo del 2,7%; evidentemente il divieto di transito notturno imposto in Austria non ha scoraggiato più di tanto i Tir. Gli ecologisti locali, comunque, insistono. L'ultima che hanno inventato è un giornaleto che vengono a distribuire in Italia, tra confine e Bressanone, ai turisti d'agosto intrappolati in chilometriche

code. Si chiama «Zeitung im Stau», giornale per gli incolonnati, propaganda naturalmente l'eliminazione del traffico pesante dall'arco alpino. Più difficile, ieri mattina, era invece la situazione al Tarvisio, il secondo grosso valico tra Austria e Italia. Qua, sia in entrata che in uscita, si sono presentate centinaia di Tir, forse sperando in minori severità. Hanno formato colonne, bloccato per ore il traffico pesante, compresi i camion con merce deperibile. La polizia ha dovuto impegnarsi a lungo per invertire la marcia degli autotreni, verso Gorizia, in modo che potessero raggiungere la Germania via Jugoslavia ed Ungheria.

di traffico aereo è previsto dalle 8 alle 20 e interessa i voli nazionali e internazionali. Sulla situazione nel trasporto aereo si è pronunciato il segretario generale della Fit-Cgil, Luciano Mancini, il quale ha sottolineato che la crisi del golfo «presenterà il problema energetico anche all'Italia. Tra l'altro - ha aggiunto - l'Alitalia è debole, finanziariamente ed economicamente, e non mi sembra che abbia ancora trovato una via d'uscita. Vuol dire che a settembre - ha concluso Mancini - più che prevalere gli aspetti squisitamente contrattuali, dovranno prevalere quelli strutturali, in particolare per quanto riguarda la riorganizzazione delle imprese e del servizio».

## Settembre nero per gli aerei. Fermi i controllori di volo. Mancini: «Anche per Alitalia un problema energetico»

Lo sciopero dei controllori

DAL NOSTRO INVIATO  
**MICHELE BARTORI**

**BRENNERO.** All'uscita dell'ultimo tunnel austriaco splende il sole, sventola il tricolore. E un piccolo esercito di doganieri si oppone all'invasione dei Tir. Giovanni, per lo più perfettamente bilingui, qualcuno con l'orecchino, e altri temibilmente pignoli. L'ordine, dall'alto, è di applicare il

decreto Bernini «con la massima severità». Siamo in trincea, per i camionisti è una disfatta. Possono passare solo quelli con merce deperibile e (ma il caso non si presenterà) i trasporti funebri ed i circhi. Nient'altro. All'alba, quando in Austria scade il nachtfahrverbot, si presentano in colonna

decreto Bernini «con la massima severità». Siamo in trincea, per i camionisti è una disfatta. Possono passare solo quelli con merce deperibile e (ma il caso non si presenterà) i trasporti funebri ed i circhi. Nient'altro. All'alba, quando in Austria scade il nachtfahrverbot, si presentano in colonna

## Assicurati alla Lombardfin i finanziamenti per far fronte agli impegni. Le banche hanno deciso, salveranno Leati. Anche la Cassa di Pescara nel caso Paf?

Somidente e disteso, Paolo Mario Leati si è presentato in tarda mattinata alla sede del direttivo degli agenti di cambio. La Lombardfin onorerà i propri impegni verso il mercato e la clientela. Le banche creditrici hanno insomma deciso di salvare, almeno per questo mese, la commissionaria in difficoltà. Nella vicenda Paf salta fuori a sorpresa il nome della Cassa di Risparmio di Pescara.



DARIO VENEZONI

**MILANO.** Il miracolo si è compiuto nel fine settimana. Le banche creditrici della Lombardfin, che fino a venerdì giuravano che mai e poi mai avrebbero concesso alla commissionaria la proroga dei finanziamenti, hanno improvvisamente cambiato opinione. E Paolo Mario Leati, amministratore delegato e azionista di maggioranza della Lombardfin, ha potuto tirare un sospiro di sollievo. Tra 3 giorni, quando scatterà la scadenza delle liquidazioni di Borsa (insomma: quando chi ha comprato titoli a termine dovrà pagarli), avrà i mezzi per far fronte ai propri impegni. Fino al mese prossimo, ovviamente, perché è inteso che la proroga concessa dalle banche non è a tempo indeterminato.

La via più semplice sembra quella di chiedere collettivamente alla Consob un abbassamento ulteriore dello scarto di garanzia. In pratica gli istituti di credito che hanno a rapporto i titoli della Lombardfin (soprattutto le Paf) eroghino le somme di finanziamenti meno garantiti di quanto previsto dalle norme in uso. A premere per questa soluzione, si dice a Milano, sembra sia stato nuovamente lo stesso ministro del Bilancio Paolo Cirino Pomicino, che già una volta in passato è intervenuto (a che titolo?) per sollecitare le banche a salvare Leati.

A questo punto un chiarimento da parte della Consob e dello stesso ministro del Tesoro si impone. Da più parti - anche con interrogazioni parlamentari, come ha fatto il Pci - è stato chiesto di ricostruire attorno a questa vicenda un minimo di trasparenza, per dare certezza di informazione al mercato, che ha già in questi giorni ben altri turbamenti a

cuoi pensare. Perché in sostanza le banche hanno cambiato idea? In base a quale valutazione hanno pensato di doversi accollare ulteriormente il rischio della Lombardfin? È vero, soprattutto, che sarebbe in ultima istanza una banca pubblica a rievolvere per intero il pacco delle Paf rastrellate da Leati, in vista di un successivo collocamento? Per girarle a chi? Come si vede tutta la vicenda è ancora avvolta in un eccessivo mistero, e questo non migliora ovviamente le prospettive di ripresa del mercato azionario. Ma i mistici, attorno al titolo Paf, non riguardano solo la Lombardfin. Si è sparsa voce, a Milano, che una banca della

chitto di Leati (il quale infatti si è un po' alleggerito, passando dal 32 al 29% del capitale Paf); quello che è certo è che a fine giugno era ormai universalmente noto che la scalata alla Paf era fallita, e che la Lombardfin si trovava a possedere un pacco enorme di titoli di difficile collocamento. Comprare allora è stato sicuramente un rischio enorme, quasi un azzardo. E infatti oggi il titolo Paf non vale 8.000 lire, ma 5.400, con un calo superiore al 30% in due mesi. Impossibile verificare l'informazione, proveniente comunque da buona fonte: il direttore generale della Caripe, Marco Lazzarini, a Pescara da soli 6 mesi (prima si occupava dei fondi della Bnl), da noi interpellato ha risposto di non aver nessuna dichiarazione da fare al riguardo. Noi - ha aggiunto - facciamo le nostre dichiarazioni alla Consob, se è il caso. Punto e basta. E ha aggiunto che «è un po' che mi fanno domande del genere, ma con la Lombardfin non abbiamo assolutamente niente a che vedere». Dove si vede, in ogni caso, una certa differenza di toni: smentito categoricamente il rapporto con Leati, il direttore della Caripe evita di fare dichiarazioni sull'acquisto delle Paf. In verità la banca potrebbe fare di più. Un investimento così rischioso per un istituto che vanta già una percentuale di sofferenze superiore alla media nazionale (10% degli impieghi nel 1988, contro una media del 6,2), e che solo qualche mese fa ha dovuto sostituire il direttore generale, meriterebbe una smentita più secca. O qualche spiegazione, meglio se convincente.

# CCT

CERTIFICATI DI CREDITO DEL TESORO QUINQUENNALI

- I CCT hanno godimento 1° settembre 1990 e scadenza 1° settembre 1995.
- La cedola è semestrale e la prima, pari al 6,30% lordo, verrà pagata il 1° 3.1991.
- Le cedole successive sono pari all'equivalente semestrale del rendimento lordo dei BOT a 12 mesi, maggiorato del premio di 0,50 di punto.
- I certificati vengono offerti al prezzo di 97,25%; possono essere prenotati presso gli sportelli della Banca d'Italia e delle Aziende di credito entro le ore 13,30 del 29 agosto.
- Il collocamento dei CCT avviene con il

- metodo dell'asta marginale riferita al prezzo d'offerta, costituito dalla somma del prezzo di emissione e dell'importo del «diritto di sottoscrizione»; quest'ultimo valore deve essere pari a 5 centesimi o multiplo.
- Il prezzo di aggiudicazione d'asta verrà reso noto mediante comunicato stampa.
- Il pagamento dei certificati sarà effettuato il 3 settembre al prezzo di aggiudicazione d'asta senza versamento di dietimi di interesse né di alcuna provvigione.
- Il taglio unitario minimo è di L. 5 milioni.

## In prenotazione fino al 29 agosto

Rendimento annuo massimo

<p style="font-size: 0.8em; margin: 0;">Lordo</p> <p style="font-size: 1.5em; font-weight: bold; margin: 0;">13,80%</p>	<p style="font-size: 0.8em; margin: 0;">Netto</p> <p style="font-size: 1.5em; font-weight: bold; margin: 0;">12,04%</p>
---	---