

Esperti finanziari già al lavoro per stabilire il valore di Enimont
Le fonti ufficiali tacciono, le indiscrezioni puntano sull'ente

Chimica troppo costosa per Gardini? L'«Avanti!» polemizza con Piga e lancia la volata a Cagliari
Presto si riunirà anche il Cipi

L'Eni vende, ma per comprare

Ultimi fuochi nella guerra per la conquista di Montedison. La prossima mossa spetta all'Eni che dovrà fissare il prezzo della propria quota. Ma sarà una vera offerta di vendita? Oppure, come si comincia a sussurrare con una certa insistenza, Gardini ha già deciso di passare la mano? In altre parole, da decidere c'è il valore di Enimont oppure la liquidazione di Gardini?

GILDO CAMPESATO

ROMA. Per sapere a chi finirà Enimont è solo questione di prezzo? L'infinita partita a poker tra Eni e Montedison si giocherà tutta sull'ultima posta, quella che l'Eni deve buttare sul piatto senza possibilità per Montedison di rilancio, soltanto prendere o lasciare? Per sapere chi siederà sul trono della chimica in Italia bisognerà dunque avere soltanto un altro po' di pazienza? Un paio di settimane perché l'Eni decida il valore della propria partecipazione e poi ancora qualche altro giorno, 15 al massimo, prima che Montedison decida se comprare il 40% pubblico o se abbandonare la partita e cedere la propria quota allo stesso prezzo proposto dall'Eni? O magari tutto è già stabilito ed il prezzo che verrà proposto dalla parte pubblica sarà non base per decisioni ma frutto di un'intesa già maturata?

Inutile, ovviamente, cercare una risposta presso le fonti ufficiali: «In questo momento non è possibile avanzare nessuna previsione» è l'immanicabile ritornello che si sente ripetere. Eppure, nei palazzi romani cominciano ad infiltrarsi le indiscrezioni. Come quella che vorrebbe Gardini al punto di abbandonare la partita. Si tratterebbe soltanto di stabilire la sua liquidazione, il prezzo degli alimenti necessario a giustificare il divorzio. Non una cifra troppo alta che l'Eni non sarebbe in grado di far accettare all'opinione pubblica; ma neppure troppo bassa perché a quel punto per Gardini non avrebbe senso andarsene.

Egli avrebbe deciso di lasciare perdere la corona della chimica per varie ragioni: l'esposizione finanziaria già alta, la difficoltà di reperire sul mercato finanziamenti a tassi age-



Il presidente della Montedison, Raul Gardini, e dell'Eni, Gabriele Cagliari



volati, la riluttanza di soci stranieri a buttarsi su lunell'avventura, la congiuntura chimica che promette lacrime e sangue, la necessità di procedere rapidamente a grandi investimenti di ristrutturazione rinviando gli utili a tempi migliori. Insomma, troppe cose per le spalle di Ferlini e Montedison. Se le cose stessero effettivamente in questo modo si tratterebbe solo di trovare un prezzo «equo» che trasformi la mest-

izia dell'addio in un solido indennizzo. È quel che stanno cercando di individuare gli analisti della Goldman Sachs, la banca d'affari che assiste l'Eni in questa delicata partita. Da parte sua la Montedison preferisce attendere gli eventi e non ha ancora assegnato incarichi di sorta alla Morgan Stanley cui si era rivolta per stimare la propria dote al momento del matrimonio.

In attesa che si pronuncino gli analisti, parlano i politici. Molti spezzano lance in favore dell'Eni. In primo piano sono soprattutto i socialisti, o almeno una parte di essi. Biagio Marzo, presidente della commissione bicamerale sulle Partecipazioni Statali, è netto: «Auspichiamo che la quota di Gardini in Enimont venga acquisita dall'Eni. Non credono che ci siano altre alternative a questa soluzione». Lo stesso la-

sto viene battuto in un articolo che appare oggi sull'«Avanti!» dal responsabile economico del Psi Fabrizio Cicchitto che ricorda i patti originari secondo cui poteva esserci «o convivenza o Eni». Per questo Cicchitto solleva «perplexità» per la direttiva di Piga che ha lasciato a Montedison il diritto di scelta. Montedison, ricorda Cicchitto, «appartiene ad un gruppo che presenta livelli di indebitamento molto elevati e preoccupanti mentre l'Eni presenta una consistenza finanziaria ed industriale che nessuno può contestare». Anche il de Bubbico si schiera con l'Eni.

Altre voci come quella di Battaglia, di Pininfarina, di Marzotto, di Formica si schierano invece per la privatizzazione. Ma c'è qualcuno come il repubblicano Fellicani che, pur favorevole alla soluzione privata, preferisce mettere le mani avanti: se proprio l'Eni deve comprare, almeno compri per poi rivendere.

Intanto, oggi si riunisce la Giunta dell'Eni. Non è escluso che escano alcune indicazioni sul prezzo da proporre a Gardini. Giovedì sarà la volta della commissione bicamerale sulle Partecipazioni Statali cui si affiancherà, sempre la prossima settimana, anche una riunione del Cipi.



Dipendenti dell'Ansaldo in sciopero bloccano l'autostrada Genova-Milano

Genova in lotta per l'Ansaldo

Cassa integrazione ma solo per gli operai impegnati in commesse Irak

GENOVA. Il governo riconoscerà la cassa integrazione ai lavoratori Ansaldo, ma solo a quelli veramente impegnati sulle commesse per l'Irak. La notizia è arrivata in serata dopo una giornata di grande tensione, con scioperi, cortei, occupazione di piazze e svincoli autostradali. Verso le 14 il vice-sindaco Claudio Burlando si è recato a Di Negro, dove un migliaio di ansaldini avevano bloccato il traffico tagliando in due la città e li ha invitati a venire a Campi, dove si sarebbe riunito il consiglio comunale.

L'iniziativa si è rivelata positiva e mentre il corteo si spostava nella sede del Comune il traffico poteva riprendere. Gli operai hanno praticamente in-

spendere, in attesa della cassa integrazione, il provvedimento di «messa in libertà» dei 710 lavoratori. Se l'aspetto più intollerabile della vicenda, quello di cacciare dal lavoro uomini e donne senza neanche un minimo di assistenza, sembra in via di superamento rimangono altre e gravi questioni.

Durante l'incontro nella sala comunale Corrado Cavanua, uno dei delegati sindacali messi fuori dall'azienda ha detto il problema non è quello dell'assistenza ma se questa città ritiene o meno di avere un futuro industriale. Ed è stato subissato da un lungo applauso, significativo dello stato d'animo di tecnici e operai di grande professionalità che si sentono mortificati da una conduzione politica aziendale, dell'Iri e del governo incapace di garantire al paese le necessarie scelte in campo energetico e un futuro al nostro sistema produttivo, persino a quei pochi gruppi, come l'Ansaldo, che potrebbero giocare un ruolo sui mercati mondiali. □ P.S.

Il colosso torinese conquista la leadership nel settore camion

La Fiat-Iveco si internazionalizza

Dopo la Ford acquista la spagnola Enasa

MILANO. Non sono passati due mesi dall'accordo con la Ford che ha portato la Fiat al primo posto mondiale nella produzione dei trattori, e ieri il gruppo torinese ha messo a segno un altro colpo grosso all'estero: ha acquistato dall'Iri, l'ente industriale di stato spagnolo, l'Enasa, la più importante fabbrica di camion pesanti della penisola iberica, che produce con il marchio Pegaso.

Fiat, o più esattamente Iveco, la divisione del gruppo che si occupa dei veicoli pesanti, produce già in Germania, Francia e Gran Bretagna oltre che in Italia, in complessivi 19 stabilimenti e detiene, con

136.100 pezzi venduti, una quota europea del 19,7 per cento nell'89 sui veicoli oltre le tre tonnellate. Ora, con l'acquisizione del 60 per cento di Enasa, che nell'89 con 5 mila dipendenti ha prodotto 11.844 veicoli pesanti, si insedia saldamente al secondo posto in Europa dietro il colosso tedesco Daimler-Benz.

La corsa all'Enasa, vinta per l'appunto dalla Fiat, in realtà dura da più di un anno e ha coinvolto quasi tutti i produttori di rilievo: infatti all'inizio si erano interessati anche Volvo e Daf, nonché i tedeschi della Man, appoggiati in seguito dalla Daimler-Benz. E proprio i tedeschi avevano vinto il primo

round portando a termine un accordo (300 miliardi di lire per l'80 per cento di Enasa) che più tardi è stato bloccato dalle autorità di Bonn in nome della normativa antimonopolio.

È proprio grazie a questo ostacolo che la Fiat è tornata in corsa, con un'offerta finale, risultata vincente, di 1,2 miliardi di pesetas, 14,4 miliardi di lire circa, più l'impegno a mantenere in vita i tre stabilimenti spagnoli senza colpire l'occupazione. E soprattutto Torino ha sottoscritto l'impegno a investire 12 miliardi di pesetas, 144 miliardi di lire, nel rilancio dell'azienda. Una cifra per l'appunto dieci volte più gran-

de del prezzo d'acquisto, in realtà bassissimo, dovuto alla pesante situazione debitoria dell'azienda spagnola che naviga intorno ai 7,5 miliardi di pesetas. Insomma Iveco con Enasa ha comprato più un marchio, una rete di distribuzione e una quota di mercato che degli impianti efficienti. In compenso anche il socio pubblico spagnolo si è impegnato per altri 8 miliardi di investimenti, e l'operazione rafforza complessivamente la presenza Fiat sul suolo spagnolo, che già l'anno scorso si è espressa in un fatturato intorno ai 3.500 miliardi, che colloca Fiat tra i primi dieci gruppi industriali privati del paese.

Cesare Romiti ha commentato l'operazione enfatizzando il grado crescente di internazionalizzazione raggiunto dal gruppo. «Questa linea - ha detto - verrà perseguita per tutti i settori perché è la sola che consente contemporaneamente di raggiungere un adeguato sviluppo tecnologico e una marcata espansione industriale e commerciale. Romiti infine ha voluto sottolineare «correttezza e trasparenza» mantenute dalle autorità spagnole in tutta la lunga vicenda nei confronti delle industrie europee in lizza. Una sottolineatura indiretta della scarsa trasparenza che in questi casi si sperimenta in Italia.

Bernini presenta i dati 1988-'89

Emergenza nei trasporti

Dilagano i Tir e le auto

Si aggrava l'emergenza nei trasporti. Il servizio pubblico continua a perdere quote di mercato a favore delle autovetture che assorbono oltre il 71% dei viaggiatori, e del trasporto su gomma ormai giunto alla saturazione. Le cifre nel «Conto nazionale dei Trasporti» presentato da Bernini, che chiederà immediate trattative con l'Austria per i Tir e non si sbilancia sulle tariffe Fs e Alitalia.

Il trasporto su gomma ormai vicino alla saturazione, che fa prevedere a Bernini per il futuro «meno strada e più rotaia» è alla base del contenzioso con l'Austria che ha disdetto l'accordo sui transiti. A questo proposito il ministro ieri ha precisato che la disdetta «è bilaterale». «Se fosse unilaterale - ha spiegato - bisognerebbe aspettare sei mesi prima di avviare la trattativa. Noi invece diciamo che è bilaterale, e che la trattativa dovrà essere immediata».

In questo quadro di crisi rientra pure la questione delle tariffe che Fs e Alitalia chiedono di aumentare. L'Alitalia, dopo il rito del biglietto internazionale, vorrebbe anche per i voli nazionali incrementare la cui entità il ministro non ha voluto divulgare, pur definendo «non infondate» le richieste. Riguardo a quelle di Necci per le Fs (+34%) Bernini ha ribadito le sue preoccupazioni per l'impatto inflazionistico. Se la risposta è no, il governo darà l'equivalente (oltre 300 miliardi) alle Fs con la finanziaria? «Non è detto», ha risposto Bernini, «anche a gennaio la revoca degli aumenti non è stata compensata dal trasferimento della somma equivalente».

RAUL WITTENBERG

ROMA. Prosegue a velocità sostenuta la corsa dei nostri trasporti verso il disastro. La gente comune lo sa benissimo, ne ha la prova quotidiana quando tenta di utilizzare un mezzo pubblico, quando soffre immerso nel traffico cittadino, quando rischia la vita in autostrada tremando in mezzo a giganteschi Tir nella gara verso il sospirato casello d'arrivo. E a conferma, ecco il «Conto nazionale dei Trasporti» per il 1988 e 1989 presentato ieri dal ministro Carlo Bernini e dal direttore generale per la programmazione, organizzazione e coordinamento del ministero Arnaldo Chisari.

Aumenta la mobilità delle persone e il traffico delle merci insieme alla crescita economica. Ma di fronte al persistente calo di efficienza del servizio pubblico, questi incrementi si traducono nell'ulteriore ricorso al mezzo privato. Al punto che l'autotrasporto è giunto «al livello di saturazione», dice Chisari, il che spiega il leggero progresso registrato dalle Ferrovie di Stato nei primi sette mesi di quest'anno nelle merci trasportate che sono aumentate

del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 1988. Le cifre ufficiali riferiscono amare verità, che il trasporto pubblico che riduce la sua quota di mercato di passeggeri e di merci a tutto vantaggio del fatturato Fiat. Dal 1970 al 1989 le Fs hanno perso il 5,3% dei viaggiatori (dal 17,07 all'11,75 per cento) mentre il traffico delle autovetture è aumentato di tre punti superando la soglia del 70% del mercato. Peggio ancora per le merci: quelle che vanno per ferrovia si sono ridotte dal 19,42 al 12,13 per cento (sollevandosi un poco dal livello più basso, l'11,51%, del 1986), mentre il trasporto su gomma si è gonfiato di quasi venti punti, dal 44,29 al 62,60 per cento del mercato, sia pure con un rallentamento negli ultimi tre anni. Una sproporzione tale che fa dire allo stesso ministro Bernini: «Il traffico nazionale delle merci è ormai in piena emergenza».

La crisi del settore dilaga in tutti gli aspetti. Nella concorrenza internazionale, l'operatore economico trova conveniente riferirsi ai vettori esteri

FESTA NAZIONALE UNITÀ MODENA

L'incontro con i partigiani sul tema:

«I valori della Resistenza dalla Costituzione all'unità europea»

già previsto per sabato 15 alle ore 9.30, è rinviato a domenica 16 sempre alle ore 9.30, presso la Sala gialla.

Ogni giorno alla TENDA DELL'UNITÀ



VIDEO NON-STOP
89+90=10
10 minuti di informazione strappati ad un anno di telegiornali

Gocce di cronache viste, consumate, dimenticate: dalla Tiananmen al muro di Berlino, dall'arresto di Ceausescu alla liberazione di Nelson Mandela

Per acquistare il video telefonare alla Festa nazionale - Tenda Unità
Tel. 059/450.528
o Coop Soci 051/291.285

UNITÀ SOCIO SANITARIA LOCALE N. 47 - MANTOVA
Ai sensi dell'art. 6 della Legge 25 febbraio 1987, n. 67 si pubblicano i seguenti dati relativi al bilancio preventivo 1990.

Denominazione	Previsioni di competenza da bilancio anno 1990		Denominazione	Previsioni di competenza da bilancio anno 1990	
	(in migliaia di lire)			SPESA	
	Servizi sanitari	Servizi sociali		Servizi sanitari	Servizi sociali
Trasferimenti correnti	139.815.647	2.450.250	Spese correnti	146.726.977	2.453.250
Entrate varie	6.909.251	3.000			
Totale entrate correnti	146.724.898	2.453.250			
Trasferimenti in conto capitale	4.346.375	10.000	Spese in conto capitale	4.485.168	10.000
Assunzione di prestiti	11.590.262	—	Rimborsi prestiti	11.590.262	—
Partite di giro	43.800.000	1.000.000	Partite di giro	43.800.000	1.000.000
Totale	206.461.535	3.463.250	Totale	206.602.407	3.463.250
Avanzo destinato ai residui passivi perenni	140.872	—	Avanzo	—	—
Disavanzo	—	—			
Totale generale	206.602.407	3.463.250	Totale generale	206.602.407	3.463.250

IL PRESIDENTE Gianni Lui

CTO

CERTIFICATI DEL TESORO CON OPZIONE

- I CTO, di durata 6 anni, hanno godimento 19.9.1990 e scadenza 19.9.1996.
- I possessori hanno facoltà di ottenere il rimborso anticipato dei titoli, nel periodo dal 19 al 29 settembre 1993, previa richiesta avanzata presso le Filiali della Banca d'Italia dal 19 al 29 agosto del 1993.
- I Certificati con opzione fruttano l'interesse lordo del 12,50% pagabile in due rate semestrali posticipate.
- I titoli vengono offerti al prezzo di emissione di 97,45%.
- I titoli possono essere prenotati dai privati risparmiatori presso gli sportelli della Banca d'Italia e delle aziende di credito entro le ore 13,30 del 14 settembre.
- Il collocamento dei CTO avviene col metodo dell'asta marginale riferita al prezzo d'offerta, costituito dalla somma del prezzo d'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 con comunicato stampa.
- Il pagamento dei certificati assegnati sarà effettuato il 19 settembre al prezzo di aggiudicazione d'asta, senza versamento di alcuna provvigione.
- Il taglio unitario minimo è di L. 5 milioni.

In prenotazione fino al 14 settembre

Rimborso al	Rendimento annuo massimo	
	Lordo %	Netto %
3° anno	14,00	12,21
6° anno	13,54	11,82