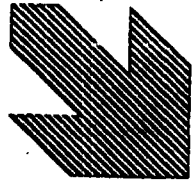
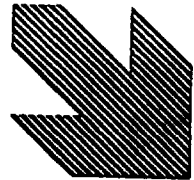


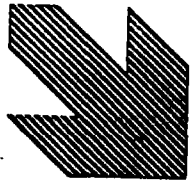
Borsa
-0,67%
Indice
Mib 893
(-10,7% dal
2-1-1990)



Lira
Cede
qualche
frazione
sul fronte
dello Sme



Dollaro
Forte
ribasso
(1.171,75 lire)
Stabile
il marco



Sanità
Ultimatum
dei medici
pubblici

Si surriscalda il clima nella sanità. I medici pubblici degli ospedali e delle Usl protestano fermamente. Un ultimatum è stato lanciato dal leader Aristide Paci, segretario dell'Anao-Simp e coordinatore della Cosmed, ai ministri De Lorenzo e Caspari. «Urge un incontro entro i prossimi 8 giorni, prima che scada il decreto che ha autorizzato gli accenti contrattuali. Altrimenti - avverte Paci - non si può impedire l'esplosione incontrollata e incontrollabile della legittima collera dei medici dipendenti». Il contratto - rileva il leader dei medici pubblici - è stato stipulato da oltre 5 mesi, il 6 aprile scorso. Non è stato ancora convertito in decreto presidenziale.

Craxi:
«Esplosione
la spesa
pubblica»

esplosione di alcune voci di spesa da un anno all'altro. Non voglio disturbare il manovratore, ma la prossima settimana ho intenzione di raccogliere elementi per una riflessione. È incredibile che il debito pubblico continui a crescere annualmente e poi pensare di risolvere i problemi nell'arco di un anno.

Bush propone
un condono
ai debiti
latinoamericani

Il presidente Bush ha proposto al Congresso di condonare circa sette miliardi di dollari dovuti dai paesi dell'America latina al governo Usa. Le nazioni latinoamericane sono debitorie per altri 48,3 miliardi di dollari nei confronti delle grandi banche commerciali statunitensi. Secondo fonti dell'amministrazione, Bush chiederà al Congresso la settimana prossima anche l'autorizzazione a negoziare un nuovo trattato commerciale di libero scambio con il Messico. La decisione di rispondere così prontamente all'invito ad aprire le trattative lanciato alla fine di agosto dal presidente del Messico Salinas De Gortari è, secondo funzionari dell'amministrazione, in parte dovuta alla crisi del Golfo. Il Messico, ottavo maggior esportatore di petrolio del mondo, sarebbe così rassicurato sulla serietà degli Usa nel cercare di raggiungere un accordo che considera vitale per la propria ripresa economica.

Forte
domanda
per i Cct

È andata bene l'asta dei Certificati di credito del Tesoro (Cct), svoltasi oggi: gli operatori hanno superato le rivalutazioni delle precedenti aste e hanno presentato sostanziose richieste, pari a quasi 7.000 miliardi di lire di fronte a titoli offerti per tremila miliardi, permettendo al Tesoro non solo l'integrale collocamento (dieci miliardi di lire di titoli sono stati acquistati dalla Banca d'Italia) ma anche un alleggerimento dei rendimenti. I Cct offerti erano una seconda tranche dell'emissione con godimento primo settembre; il prezzo di aggiudicazione è stato di 98,40 lire ogni cento nominali, corrispondente a rendimenti del 13,47% lordo e dell'11,73% netto; nell'asta di fine agosto i rendimenti erano risultati del 13,80% lordo e del 12,04% netto.

Vino
abbondante
malgrado
la siccità

Questo anno la produzione italiana di vino non registrerà cali rispetto a quella dell'89. Anche se la prolungata siccità ha penalizzato maggiormente il Sud in più o meno mediamente più «corposo». È quanto sostiene l'Unione italiana vini (l'associazione per la tutela generale e il coordinamento dell'attività del ciclo economico del vino), basandosi sui sondaggi più recenti effettuati dal *Corriere vinicolo* (edito dalla stessa associazione). La produzione sarà dunque all'incirca uguale a quella della scorsa vendemmia: 60 milioni di ettolitri contro 59,9 ml. di ettolitri stimati dall'Ismea (l'Istituto per la ricerca e l'informazione sul mercato agricolo) per l'89. Mentre le regioni più penalizzate dalla carenza idrica quest'anno sono state la Puglia e la Basilicata (-20% della produzione '89) insieme alla Sicilia (-7%), al Nord si è registrato un incremento generalizzato, con punte in Piemonte (+15%), Lombardia ed Emilia Romagna (+13%).

FRANCO BRIZZO

ECONOMIA & LAVORO

Denuncia della Cgil di Como
«Sei delegato della Fiom?
Allora ti licenzio»
Succede ancora, alla Cagiva

GIOVANNI LACCABO

MILANO. Il consiglio di fabbrica delle «Fiemme e Fonderie» di Dongo (Como) è decimato, un drastico taglio di un terzo dei suoi membri, 4 su 12. In azienda, 720 addetti, è rimasto un solo delegato Fiom. Gli unici superstiti nel consiglio di fabbrica sono 7 delegati Fim-Cisl. Lo scopo dunque è chiaro: buttare fuori la Fiom, mettere in ginocchio le lotte. In tutto sono venti i delegati colpiti dalle scure dei fratelli Castiglioni, i proprietari della Cagiva che in aprile grazie ad un comodo finanziamento di 6 miliardi della Regione hanno acquistato le «Fiemme» dalla Falck. Tre dici Fiom, tre Fim, quattro senza tessera. Dal 17 agosto sono stati posti in ferie collettive, poi costretti a «bruciare» i permessi e inviati espressamente a cercarsi un altro posto. La Fiom ha reagito denunciando l'azienda per comportamento antisindacale (articolo 28) e muovendo una difesa legale di grosso spessore (Iacopo Malagugini, Nyranne Moshi, Silvano Saladino).

Venti «stremosi» hanno in comune un passato combattivo. L'altra colpa è di aver criticato i dirigenti, oppure di avere scioperato. Una decimazione apertamente preannunciata dal presidente Cagiva, Gianfranco Castiglioni, in sede di trattativa: «L'abbiamo sospesi perché si trovino un altro lavoro. Così quel che costò non rimetteranno più piede in azienda. Il giudizio su queste persone era già nei cassetti. Un duro contro la Fiom, il Castiglioni, ma ora questo prezioso fiorilegio di eclatanti dichiarazioni finisce per facilitare il lavoro dei difensori: «Una volta documentato che sono state effettivamente pronunciate - e i testimoni abbondano - avremo la prova dell'intento antisindacale che invece di solito è laborioso dimostrare», commenta l'avvocato Malagugini. La «cannonata» contro la Fiom dunque potrebbe rivelarsi un clamoroso autogol, come è stato nel caso del licenziamento (a luglio) di una impiegata della Cagiva di Varese, Sabrina Pasolini, figlia del grande campione Pierpaolo morto in un incidente nel '73 in sella ad una Harley Davidson («Ludiana per il caso Pasolini» riprende a ottobre), e come era accaduto all'inizio

degli anni '80 a Gallarate dove, agli albori della scalata imprenditoriale, i Castiglioni avevano estromesso gli iscritti Fiom dalla Siac (200 dipendenti) appena acquistata. «Ma poi l'abbiamo spuntata, abbiamo costretto i Castiglioni a negoziare», ricorda il leader della Fiom varesina Sandro Zaccarelli che sottolinea le strette analogie tra il caso Siac e la vicenda di Dongo. Dove però l'unità dei lavoratori tentenna e la paura si taglia a fette: al telefono del consiglio di fabbrica risponde un delegato che non vuole rivelare il nome: «Non è il momento di fare nomi. C'è una spaccatura tra gli operai, il consiglio di fabbrica è con le mani legate, non sappiamo come comportarci. Allo sciopero dell'altro giorno ha partecipato il 50 per cento.

I motivi delle 20 sospensioni? Lunedì abbiamo l'incontro con la direzione, ci dirà il perché». I motivi invece sono già abbondantemente noti e fanno parlare il segretario della Cgil lariana Severino Proserpio di «un caso di inaudita gravità che manda in frantumi anche il minimo spazio di possibili relazioni. Siamo al di fuori di qualsiasi regola: una lista di proscrizione bella e buona e minacce a tutti». Minacce vere e ricatti a profusione sbandierati con disinvoltura dai Castiglioni ed ora divenuti elementi di prova al vaglio del pretore di Menaggio. Minacce e ricatti tipo: «espello questi venti ma in cambio ne assumo altri cento. Non costringetemi a ricorrere alla cassa integrazione come alla Ducati di Modena. Sindaco e legali commentano: «Ecco la malafede. La espulsione degli indesiderati non è riconducibile a cause legittime che la giustificano, non c'è nessuna esigenza produttiva». Dice il segretario del Fiom Amleto Luraghi: «Costi i Castiglioni sperano di dividerci per indebolire il sindacato in una fase delicata della vita aziendale». Per Luraghi l'azienda vuol togliere di mezzo i delegati che possono contribuire ad ostacolare la ristrutturazione. Ma perché un attacco così pesante al sindacato? «La Cagiva ritiene di avere il consenso dell'opinione pubblica per aver salvato, prendendola dalla Falck, una fabbrica che stava per chiudere».

Il presidente della Fiat
smorza i toni preoccupati
«Nel 1991 il calo sarà
soltanto del 3-4 per cento»

Agnelli: «Auto in crisi? Forse, ma non troppo»

«Migliorare la qualità del prodotto significa coinvolgere dal basso molte persone. Ma questo non ha nulla a che vedere con nuove relazioni industriali». A riaffermare così la vocazione autoritaria della Fiat è stato Agnelli a Cernobbio. Sulla tenuta dei mercati e sulle possibilità della casa torinese, l'avvocato ha esibito un ottimismo chiaramente finalizzato alla ricerca di partner.

MICHELE COSTA

TORINO. Ringalluzzito dal colpo di fortuna che ha consentito alla Fiat di acciuffare una preda ormai data per persa, come l'iberica Enasa acquistata dall'Ifeco (non ci sarebbe riuscita se l'anti-monopolio tedesco non avesse bloccato Mercedes-Benz e Man), Gianni Agnelli è piombato ieri al convegno di Cernobbio sprizzando ottimismo da tutti i pori. Ha persino corretto la fatidica frase, «la festa è finita», pronun-

ciata pochi mesi fa: «Per non passare da lettorato - ha confidato ai giornalisti - diciamo che d'ora in poi ci saranno dei piccoli festini». Un'esibizione di ottimismo che non si spiega soltanto con la soddisfazione per l'affare Enasa. La Fiat ha completato quel processo di internazionalizzazione oggi necessario per reggere la competizione mondiale in vari settori nei quali opera: nei trattori (mediante

l'accordo con la Ford), nei componenti (accordi Matra e Nippondenso-Toyota) ed ora anche negli autocarri. Rimane però un settore «provinciale», troppo dipendente dal mercato nazionale. Ed è il settore che rappresenta oltre metà del fatturato Fiat: l'automobile. In questo campo corso Marconi ha finora accumulato delusioni, dal fallito accordo con Ford al fallito corteggiamento della Bmw, al fallito acquisto della Saab. Il fatto è che per concludere buoni «matrimoni» bisogna presentarsi all'appuntamento con l'aspetto più accattivante. E l'ottimismo sfoderato ieri da Agnelli è un classico esempio di «operazione-vetrina».

Agnelli ha coperto di elogi il negoziatore di un eventuale accordo per l'auto, Cesare Romiti. Ed a chi gli ricordava l'allontanamento di un certo Ghdellina, ha ribattuto seccato: «Per l'amor di Dio, Ghidella fa bene

il suo mestiere dov'è e continui a farlo». Ha poi sostenuto che il mercato europeo dell'auto non dovrebbe conoscere crolli come negli Usa: «Nel 1991 l'ulteriore calo dovrebbe essere solo del 3-4 per cento». Ciò significa che la Fiat dovrebbe scendere dalle 2.270.000 auto che prevede di vendere quest'anno a 2.200.000. Non tiene conto Agnelli dell'aggressività dei giapponesi, che potrebbero conquistare una quota di mercato europeo pari all'intera produzione della Fiat. Forse a rassicurarlo è la battuta d'arresto del negoziato Cee-Giappone sull'import di auto «gialle», confermata ieri a Cernobbio dal ministro del commercio estero Ruggiero.

Se la Fiat non ha potuto approfittare dell'anomala espansione del mercato tedesco, provocata dalla vendita di auto usate nella Germania dell'Est, la colpa secondo Agnelli è so-

lo dello sfavorevole rapporto di cambio lira-marco. E non anche dell'insufficiente qualità del prodotto italiano? Agnelli ha tagliato corto: «In Europa la qualità media è alta uguale. Forse - ha concesso - c'è qualcosa di meglio nelle vetture tedesche di gamma alta. Abbiamo comunque nel cassetto una serie di nuovi modelli da mettere sul mercato quanto prima. Non ha detto se saranno modelli veramente nuovi o solo una serie di restyling», come si sussurra nelle fabbriche. Agnelli ha infine smentito le false affiorate nel seminario di Marentino sul possibile rapporto tra miglioramento della qualità del prodotto ed avvio di nuove relazioni industriali: «In Italia quando parliamo di qualità il problema è quello di coinvolgere dal basso il maggior numero di persone, e questo non ha nulla a che vedere con le relazioni industriali».

La Giunta rifiuta la proposta di presidenza a Cagliari

Enimont, l'Eni «boccia» Piga e Pomicino pone le sue condizioni

ROMA. Gabriele Cagliari non sarà contemporaneamente presidente dell'Eni e di Enimont: lo ha stabilito ieri la Giunta dell'ente petrolifero. Una decisione scontata dopo l'annuncio del definitivo divorzio da Montedison. Lo stesso ministro delle Partecipazioni Statali Piga, ideatore della proposta, ha preferito fare buon viso a cattivo gioco nel commentare la stroncatura della sua indicazione: «La designazione di Cagliari era l'ennesima iniziativa al fine di creare le condizioni che rendessero possibile una ripresa della collaborazione. Nel frattempo si è modificato il quadro di riferimento e perciò prendo atto

della decisione cui oggi è pervenuta la giunta dell'Eni». Il ministro si consola, ma ben difficilmente l'Eni avrebbe accolto la sua proposta anche in un quadro di rapporti tra Eni e Montedison meno tempestoso. Infatti, già mercoledì, poco prima della rottura definitiva tra i due partner, la Giunta dell'Eni si era rifiutata di approvare la proposta di Piga sostenuta da Cagliari. Se l'annunciato divorzio è servito a tagliare la testa al toro, il presidente dell'Eni non è però riuscito ad evitare che la Giunta emettesse un polemico comunicato nei confronti del ministro delle Partecipazioni Statali. In esso

si sostiene che vi è un «conflitto di interessi tra la carica di presidente di Enimont e quella di presidente dell'Eni, anche al di là delle incompatibilità previste dalle norme alle quali l'Eni tradizionalmente si conforma». Intanto, si è in attesa che l'Eni stabilisca il prezzo del divorzio: ieri la Giunta dell'entente ha fatto sapere di aspettare ancora «la comunicazione da parte Montedison dell'impegno a rispettare senza riserve le indicazioni del governo e quindi ad acquistare o vendere la quota del 40% di Enimont». Punzecchiature in vista della svolta finale. In questo quadro si inseriscono anche le dichia-



Franco Piga

Sul «canale sportivo» Fininvest i primi esperimenti

Nel laboratorio di Capodistria la futura «pay tv» di Berlusconi

L'apparizione sugli schermi televisivi del simbolo di Tele+, in pieno agosto, ha rilanciato in Italia il tema della «pay tv», la televisione privata a pagamento. La Fininvest di Berlusconi non ha fatto mistero di avere intenzione di sfruttare i margini concessi dalla legge Mammì per mettere a punto una rete di questo tipo da vendere al miglior offerente. Ma la vera «pay tv» funziona già, su Telecapodistria.

DARIO VENEGONI

MILANO. Volete vedere che effetto fa una «pay tv» sullo spettatore medio non attrezzato? Facile, accendete il televisore e sintonizzate su Telecapodistria attorno alle 10 del mattino. Quel guazzabuglio di ombre e di suoni indistinti che vi si para sullo schermo è proprio l'ultimo grido in fatto di televisione. Da diversi giorni senza alcun avviso pubblico la Fininvest di Silvio Berlusconi sta conducendo la sperimentazione sul campo della sua tv a pagamento, utilizzando la «ospitalità» dell'emittente istrana. I telespettatori «normali» a quell'ora su quel canale sono abituati a non cercare programmi di sorta, e anche per questo forse degli esperi-

menti della Fininvest non si è saputo nulla. Qualcuno, però, negli studi di Milano 2, quartier generale delle tv berlusconiane, probabilmente controlla che il segnale arrivi, e che il decodificatore che si sta sperimentando funzioni a dovere. Cosa si vede sullo schermo con il decodificatore adatto? Impossibile ottenere conferme dagli abbonatissimi uffici della Fininvest. Ma si dice che in quelle ore Telecapodistria trasmetta film che farebbero clamore su qualsiasi altra emittente: pellicole recenti, di quelle appena passate nei comuni circuiti cinematografici di prima visione. Del resto le normative appena approvate dal Parlamento prevedono, in mate-

ria di pay tv, solo il divieto a trasmettere film, che non abbiamo almeno un anno. Tutti quelli proiettati nelle sale cinematografiche fino alla metà del 1989 sono quindi utilizzabili. Interrogati sulla natura dell'esperimento in corso, i portavoce della Fininvest hanno sulle prime negato addirittura che la struttura del gruppo stiano facendo nulla di simile. Dopo un giorno di insistenze, alla fine si riesce a strappare solo un timido «non si può escludere che effettivamente anche le frequenze di Telecapodistria siano in qualche modo coinvolte marginalmente nella messa a punto del progetto di «pay tv». E basta. Eppure, a quanto si capisce, il progetto è ormai giunto in una fase di piena operatività.

C'è la rete Tele+, nata l'8 agosto scorso con l'utilizzo di frequenze cedute da emittenti del gruppo. C'è uno studio di fattibilità che affronta anche il delicato argomento dei costi, e conclude che una tv privata a pagamento in Italia potrebbe raggiungere il pareggio con un milione di abbonati (ma i più pessimisti parlano di 2 milioni). Le trasmissioni di queste settimane dimostrano che è ormai a punto anche il sistema crittografico, con i relativi protocolli di decodificazione. Manca per il momento ancora un compressore, ma anche in questa direzione sembra che siano stati fatti passi in avanti. La Fininvest ha contattato nel corso di questa impresa diverse società, per verificare la concreta possibilità di immettere sul mercato un numero sufficiente di apparecchiature di decodificazione. Tra gli interpellati la Philips e la Selec. L'ing. Viaziale, amministratore delegato della società elettronica fiulanese, ci ha confermato questi contatti: «La Selec sta lavorando da anni allo sviluppo di periferiche televisive. Abbiamo messo a punto un sistema di codificazione assai affidabile, e saremmo pronti ad avviare la produzione in tempi brevi, se il progetto andasse in porto». Sarebbe un problema produrre uno o 2 milioni di pezzi? «Mi pare proprio di no. Si tratta di apparecchiature tutto sommato semplici. La parte più complessa è quella del software». Si



Silvio Berlusconi

differenziano molto le vostre apparecchiature da quelle già in uso oggi all'estero? «Diciamo che abbiamo tenuto conto di quanto si fa in altri paesi in questo settore. Certo, anche in questo campo manca una normativa europea, e ognuno va avanti per conto suo». E questo che conseguenze ha per il mercato? «Semplice: se ci fossero degli standard europei, i decodificatori finirebbero per costare di meno agli utenti».

Silenzio anche sulla riforma della maggioranza

Trasporti sempre più in crisi ma Bernini blocca la riforma Fs

La riforma delle Fs rischia di diventare una chimera. Il Pci, con Franco Mariani, denuncia segnali di insabbiamento da parte del ministro Bernini che continua a tacere sul disegno di legge presentato dalla maggioranza, che per lo meno supera la vecchia legge 210. Pare che invece il ministro voglia limitarsi a ritoccarla, conservando il contropotere del direttore generale.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Tira una brutta aria per la riforma delle ferrovie, nonostante sia ormai l'unico argine al dilagare del trasporto su gomma che sta paralizzando strade e città, hanno le stesse cifre ministeriali come ampiamente dimostrato. È l'aria dell'insabbiamento che rischia di bloccare perfino il disegno di legge della maggioranza presentato il primo agosto. Il responsabile dei Trasporti del Pci, Franco Mariani, è preoccupato. Teme che invece della riforma, con la tecnica del rinvio sino alla fine della legislatura (magari anticipata), il forlani ministro dei Trasporti Carlo Bernini riesca ad imporre un ritocco della legge 210 da tutti ritenuta un

inservibile ferrocchio. Il ritocco consisterebbe nell'introduzione del «contratto di programma» e la riduzione a 5-6 membri del consiglio di amministrazione. Ma resterebbe l'esorbitante controllo ministeriale sulla gestione dell'Ente, e soprattutto la figura del direttore generale come contropotere rispetto al presidente, «per ragioni dettate da logiche di potere», dice Mariani. Da quali segnali l'esponente comunista tira i suoi timori? Siamo alla vigilia del confronto in Senato (mercoledì 19 la commissione ristretta del Senato inizia la discussione sul disegno di legge della maggioranza), e la settimana scorsa «abbiamo atteso invano le va-

lutazioni del ministro annunciato per il 6 settembre». Poi doveva essere il Consiglio dei ministri dell'altro giorno a pronunciarsi, ma nulla di fatto. E poi il governo non ha stanziato risorse per il rilancio delle ferrovie, le metropolitane, le tranvie leggere. «La conferenza nazionale dei Trasporti è finita nel nulla», sostiene Mariani, «120 mila miliardi per le ferrovie sbandierate da Bernini si sono rivelati un bluff elettorale, e non si vedono ancora i 21 mila miliardi da spendere nel triennio». Neppure per le necessità finanziarie contingenti v'è certezza. Il governo risponde col silenzio alle richieste di aumento delle tariffe, di cui teme l'impatto inflazionistico; ma Bernini pare escludere uno stanziamento sostitutivo. Occorre rilanciare nel paese la questione della riforma, questo è il punto. La prima scadenza è quella di mercoledì 1, e il Pci apprezza del disegno di legge della maggioranza che almeno supera davvero la legge 210. C'è il nuovo ruolo del consiglio di amministrazione, il contratto di programma, annulla l'attuale direzione ge-

nerale, riconosce maggior potere al presidente. Ma ci sono anche aspetti negativi. Il primo è quello limitare il ruolo dell'Ente Fs alla gestione dell'esercizio ferroviario, mentre invece le Fs devono diventare, alleate ai privati, un ente capace di organizzare i viaggi e la logistica del trasporto merci, osserva Mariani. Il secondo riguarda il coinvolgimento dei privati che deve essere, si auspica anche nella progettazione e costruzione della nuova rete ferroviaria, purché le scelte di sviluppo siano definite in base all'interesse generale». Infine vanno ridotti al minimo i controlli ministeriali utilizzando pienamente il contratto di programma. Sulle tariffe ieri è giunta una sollecitazione da parte della commissione trasporti della Camera, il cui presidente Antonio Testa (Psi) il capogruppo De Lucchesi hanno sottolineato l'urgenza di adeguare quelle ferroviarie ai livelli europei con la gradualità necessaria ad evitare l'impatto inflazionistico. Per quelle aeree, secondo due deputati esigenze dell'Alitalia riducono l'iva dal 19 al 9%.