CCC
eurobuilding
IMMOBILIARE & SERVIZI
via Corticella, 183
Bologna

Borsa
-0,98%
Indice
Mib 807
(-19,30 dal
2-1-1990)

Lira
Molto
debole
verso il marco
e le altre
monete

Dollaro
Un sensibile
cedimento
(in Italia
1128,500 lire)
Marco record

Una direttiva di Piga all'Eni impone all'ente petrolifero di riscrivere il contratto Enimont secondo i voleri di Montedison

Chiesta la modifica delle clausole su dismissioni, arbitrato, penali
Dura polemica di Macciotta (Pci): «Il ministro è contro il Parlamento»

«Cagliari, obbedisci a Gardini»

Il contratto per la cessione del 40% di Enimont va riscritto andando incontro alle richieste di Gardini: questo, in sostanza, il senso della direttiva che il ministro delle Partecipazioni Statali Piga ha inviato ieri al presidente dell'Eni Cagliari. Collocazione delle azioni, arbitrato, vincoli alle dismissioni, penali: tutto è da riscrivere. Macciotta (Pci)): «Piga ha tradito le indicazioni del Parlamento».

GILDO CAMPESATO

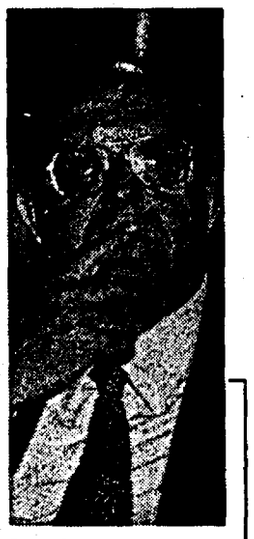
ROMA. Almeno ufficialmente, il presidente dell'Eni Cagliari ha letto su un quotidiano finanziario il senso dell'ultima direttiva inviatagli dal ministro delle Partecipazioni Statali Piga. Soltanto ieri mattina infatti, quando già sulla stampa erano uscite le prime anticipazioni, è arrivato alla sede dell'Eni il messo del ministero. Era latore di una direttiva ufficialmente volta a rappacificare i contendenti; in realtà essa contiene un ordine perentorio: cambiare la bozza contrattuale bocciata da Gardini cercando di presentare un progetto di contratto che possa incontrare il consenso di Foro Bonaparte. Una doccia fredda per Cagliari che si è visto, una volta ancora, sconfessato dal ministro.

All'Eni hanno masticato amaro, valutando se non è il caso di disobbedire al ministro. Già in una occasione l'impennata d'orgoglio si è dimostrata un'ottima scelta: quando Piga aveva «consigliato» Cagliari di diventare presidente di Enimont. Oggi si troverebbe un presidente dimesso: da Gardini. Non è un caso, dunque, che all'Eni ricordino una dichiarazione al Tg2 con la quale Cagliari rivendicava «autonomia» (sottinteso dal ministro). Lunedì si riunirà la Giunta dell'ente petrolifero. Dovrà decidere se rimettere mano al contratto oppure tenere duro. Del resto, non è facile porgere ramoscelli d'olivo (ammesso, e non concesso, che ciò possa ancora avere un senso) ad un Gardini che ha già messo in moto il meccanismo che porterà all'estromissione dell'Eni dalla gestione della società.

Alle Partecipazioni Statali è giunta eco del malumore dell'ente pubblico e ci si è affrettati, per vie informali, a far sapere che l'autonomia dell'Eni «è fuori discussione». Ma subito dopo si spiega che il vecchio contratto è cancellato: vale solo la delibera Cipi. Non importa che Piga abbia riconosciuto la proposta Eni conforme alle indicazioni del comitato interministeriale. A Gardini non va: dunque si riscriva. Spetta a Cagliari e, di grazia, al presidente Montedison trovare un'intesa. Ma da Foro Bonaparte fanno sapere: la prima mossa la faccia l'Eni. Noi quel che dovevamo dire l'abbiamo già detto.

Se Piga verrà preso in parola, è probabile che all'intesa si arrivi. Nel senso che il ministro pretende dall'Eni un cedimento su tutto il fronte. Nella stesura del contratto l'ente petrolifero aveva posto una serie di «paletti» a difesa dei vincoli indicati dal governo. Puntualmente contestati da Gardini. Ed altrettanto puntualmente il ministro ha fatto sapere che è il caso di togliere le barriere. La direttiva invita infatti l'Eni a «valutare la possibilità» di modificare alcune clausole contestate da Montedison: l'obbligo di deposito delle azioni di maggioranza Enimont presso una fiduciaria andrebbe rimosso garantendo altrimenti l'«italianità» del gruppo; le penali per inadempienze andrebbero pagate «una tantum» e non anche percentualmente su ciascuna operazione dichiarata anti contratto; il divieto di dismissioni andrebbe limitato solo alle società «di maggior rilievo: ciò significa lasciar via libera a Gardini di vendere – magari all'Eni – tutto quel che non considera conveniente e fonte di profitti; per le controversie non è il caso di rivolgersi alla procedure arbitrali usuali bensì è meglio appellarsi al ministero. Come si vede, si tratta bordate ad alzo zero contro la proposta dell'Eni anche se Piga le giudica «ininfluenti» sulla sostanza del contratto. Ed in più spunta anche l'arma giuridica che l'Eni brandiva minaccioso: per difendere i suoi interessi l'ente non dovrà rivolgersi ai propri legali ma all'avvocatura dello Stato. In altre parole, dovrà chiedere il permesso del governo prima di appellarsi al Tribunale. E sarà il governo a fornirgli l'avvocato. Evviva l'autonomia gestionale.

Le decisioni di Piga hanno incontrato una durissima replica del vicepresidente dei deputati comunisti Giorgio Macciotta: «Al peggio non c'è mai limite. Nasce un problema di rapporti tra governo e Parlamento: Piga ha avuto mandato di non fare concessioni a Gardini. La sua direttiva è in palese contrasto con le indicazioni del Parlamento, maggioranza e opposizione insieme. La funzione di governo non è leggere le condizioni di Gardini ed adeguarvisi.»


Franco Piga

Vertici dell'Efim, nomine da sospendere Tre mozioni al Senato

ROMA. Il caso Efim approda in Senato. All'ordine del giorno nella seduta di martedì prossimo risultano infatti registrate tre diverse mozioni: dalla Sinistra Indipendente, da otto senatori della sinistra Dc e da un gruppo di otto senatori comunisti. Tutte e tre le mozioni impegnano il governo a sospendere le procedure di nomina per i vertici dell'Efim ed a presentare alle camere una relazione sullo stato dell'ente.

In particolare la mozione della Dc impegna il governo ad informare il parlamento sulla situazione esistente e sulle indicazioni che intende dare «per aprire la via ad un improcastinabile risanamento finanziario e ad una necessaria riorganizzazione industriale nel quadro dell'intero sistema delle partecipazioni statali» ed inoltre a ripresentare al parlamento «le designazioni dei candidati alle massime cariche». I comunisti chiedono che il governo presenti «un programma di riorganizzazione delle partecipazioni statali tendente a superare i limiti strutturali dell'attuale assetto e a consentire un rilancio ed una riclassificazione del loro ruolo nel quadro di una maggiore autonomia dal governo e dai partiti».

La mozione della sinistra indipendente impegna il governo a sospendere le nomine «fino a quando non siano stati resi noti i risultati dell'indagine affidata alla commissione di esperti annunciata dal ministero delle partecipazioni statali ed il parlamento abbia avuto la possibilità di pronunciarsi sulle prospettive di risanamento dell'ente». La Sinistra Indipendente chiede inoltre che la relazione sulle condizioni finanziarie e gestionali dell'Efim venga presentata alle camere entro 30 giorni. Il gruppo ha inoltre presentato una interpellanza nella quale, tra l'altro, chiede di conoscere le motivazioni che hanno portato alla scelta dei candidati, «quali risposte il governo intenda fornire ai rilievi mossi dalla corte dei conti alla gestione e ai bilanci dell'Efim», quali sono le direttive del governo al nuovo vertice dell'Efim «in tema di dismissioni e riorganizzazione» e infine «quali siano gli incarichi compensativi che, secondo il segretario del Psdi, sarebbero stati offerti al suo partito per vincerne le resistenze alle suddette nomine ai vertici dell'Efim».

Vendite in forte calo a settembre, in Italia scendono del 7,5%

Auto: dall'America all'Europa tutti i mercati segnano il passo

La crisi dei mercati dell'auto sta raggiungendo il punto più acuto. In America la General Motors e la Ford annunciano sospensioni per circa 40.000 lavoratori. In Europa hanno ceduto a settembre le vendite praticamente in tutti i principali paesi. Ed in Italia alla flessione del mercato si accompagna una lenta ma progressiva erosione delle quote detenute dal gruppo Fiat-Alfa-Lancia.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

TORINO. Da quando ha dovuto mettere decine di migliaia di operai in cassa integrazione, la Fiat ripete che si tratta di una «crisi congiunturale», da non drammatizzare più di tanto. Ma chi lo dice che una crisi congiunturale sia meno preoccupante di una strutturale? Le notizie provenienti dai maggiori mercati automobilistici d'America e d'Europa rivelano anzi che la crisi si sta facendo molto seria, che la festa è proprio finita e diventano una probabilità remota anche quei «festini» in cui Agnelli ancora sperava qualche settimana fa.

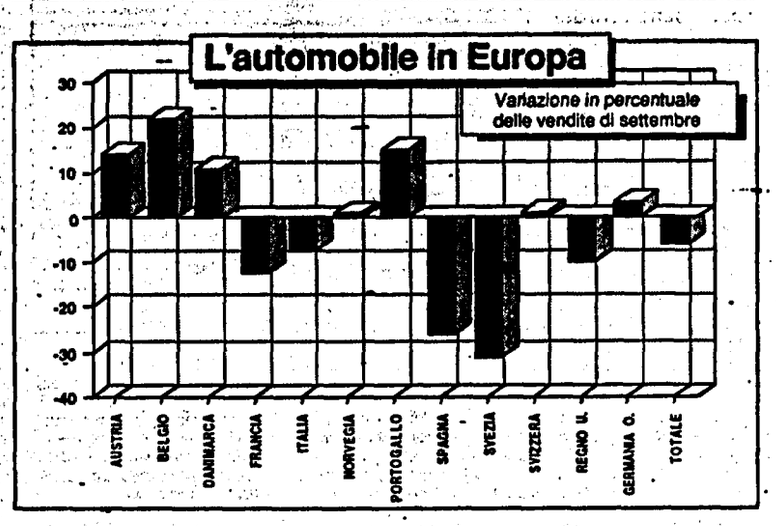
Negli Usa, la Chrysler ha perso 214 milioni di dollari nel terzo trimestre, annullando quasi tutti i guadagni della prima metà dell'anno, e ridurrà la produzione del 6,2 per cento. Non stanno affatto meglio le due maggiori case. La General Motors, che nel terzo trimestre ha perso ben 2.100 milioni di dollari, ha annunciato che sospenderà oltre 27.000 lavoratori in undici stabilimenti degli Usa e del Canada per periodi di 4-8 settimane. La Ford a sua volta ha annunciato che chiuderà cinque fabbriche per almeno una settimana, sospendendo oltre 10.000 lavoratori.

In Europa il fatto nuovo del mese di settembre è stato la flessione del mercato francese, che finora aveva tenuto. Così sono in crisi praticamente tutti i più importanti mercati del vecchio continente: uno studio elaborato da analisti londinesi segnala che in settembre, rispetto allo stesso mese dell'89, le vendite di auto sono diminuite del 31% in Svezia, del 26% in Spagna, del 12% in Francia, del 10% in Gran Bretagna, del 7,5% in Italia. Sembra fare eccezione la Germania, dove le vendite sono cresciute del 3,4%, ma è una tenuta apparente, «drogata» dalla sostituzione con auto nuove delle vetture usate vendute ai tedeschi dell'Est.

Complessivamente in settembre, rispetto ad un anno fa, le vendite nei 12 principali paesi dell'Europa occidentale sono calate del 6,2 per cento, da 911.759 a 855.212 vetture. È facile prevedere che la crisi si estenderà a macchia d'olio anche in quei paesi dove si è registrato ancora un saldo positivo. Gli analisti londinesi prevedono quindi un calo di vendite a fine anno compreso tra l'1,5 e il 4%.

Per quel che riguarda il mercato italiano, settembre è stato il primo mese di quest'anno (se non si considera agosto, che è sempre un mese anomalo) in cui si è scesi sotto le 200.000 auto vendute. La svolta negativa era cominciata in maggio, con un calo dell'1,11% rispetto ad un anno prima, e si è accentuata con saldi negativi del 5,73% in giugno, 4% in luglio, 7,46% in settembre. Parallelamente è andata diminuendo la quota del mercato italiano detenuta dal gruppo Fiat-Alfa-Lancia: dal 54,75% di aprile al 53,73% di settembre. È qui si dimostra quanto siano pretestuose le tesi dei dirigenti Fiat: proprio in occasione di profonde crisi congiunturali, perdono di più coloro che hanno limiti strutturali.

Accenniamo ad uno solo di questi limiti. Negli Stati Uniti gli unici a vendere di più sono i giapponesi con fabbriche negli Usa. Nel 1992 approderanno in forze in Europa e potrà loro resistere solo chi saprà lanciare modelli veramente innovativi. Ma la Fiat, a quanto risulta, ha in gestazione un solo modello nuovo da lanciare all'inizio del '92: la «Micro», la nuova super-utilitaria, che però non sarà prodotta in Italia, ma in Polonia, a Bielsko Biala. Per il resto, prepara tanti restyling: della «Croma» (a gennaio), della «Tipo» (nuova gamma 160), della «Tempra» (versione Station Vagon), della «Dedra», «Y10», «Panda» e forse «Uno». □M.C.



Ieri sera l'annuncio di Agnelli e Iacocca: «Abbiamo chiuso i colloqui». La colpa? Crisi del Golfo e recessione

Fiat-Chrysler, sfuma un altro matrimonio

Siamo entrambi in crisi. Riunendoci ora sommeremmo soltanto i nostri guai». È il vero motivo per cui Agnelli e Iacocca hanno deciso di interrompere, definitivamente, le trattative per una «joint-venture» tra la Fiat-Auto e la Chrysler, che si trascinavano dalla scorsa primavera. Nel comunicato ufficiale congiunto diffuso ieri sera a New York si motiva la rottura con la difficile congiuntura mondiale.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. L'unione di due debolezze non sempre fa una forza. Anzi, da un «matrimonio» combinato senza riflettercì troppo su potrebbe nascere una creatura ancora più vulnerabile e soggetta a crisi dei «genitori». È questo saggio ragionamento che ha indotto Gianni Agnelli e Lee Iacocca a sospendere i negoziati, che duravano da mesi, per creare una joint-venture tra la Fiat-Auto e la Chrysler. Come si fa in certe relazioni travagliate, i «fidanzati» proveranno a stare separati per un po' di tempo. «Se poi verranno tempi migliori – dicono entrambi senza crederci troppo – convoleremo a lauste nozze».

Naturalmente non è questa la versione ufficiale che è stata diffusa ieri sera a New York, dove Iacocca, Agnelli e Cesare Romiti si erano incontrati approfittando di una occasione mondana (la cerimonia al Waldorf Astoria per il conferimento a Romiti del premio «Globo d'oro» da parte della Camera di commercio italo-americana). I presidenti delle due case, recita il comunicato congiunto Fiat-Chrysler, «hanno convenuto che le incertezze dell'economia mondiale, l'aumento dei prezzi del petrolio determinato dalla crisi del Golfo, il rallentamento delle vendite nei mercati automobilistici sia dell'Europa sia degli Stati Uniti, nonché il deterioramento generale delle condizioni economiche mondiali, hanno creato ostacoli insormontabili per una favorevole conclusione degli accordi».

Come si vede, quelle enunciate sono tutte ragioni vere e plausibili, che stanno però a monte del vero motivo della rottura: il fatto che la Fiat e la Chrysler sono tra le case automobilistiche più esposte ai contraccolpi della crisi economica mondiale, sono due industrie che si portano dietro da tempo limiti strutturali, che rischiano di farle soccombere in occasione di una crisi congiunturale profonda come l'attuale, e non possono pensare di affrontarla meglio sommando i rispettivi difetti.

Gli «handicap» della Fiat-Auto sono noti: è competitiva soltanto nelle gamme delle utilitarie e delle medio-basse cilindrate a causa dell'insufficiente qualità del prodotto, vende oltre metà delle auto che produce (il 62%) sul mercato «domestico» italiano, il resto sugli altri mercati europei e quasi nulla fuori d'Europa (sul mercato americano, malgrado ripetuti sforzi, non è mai andata oltre una presenza di puro prestigio). Pressoché speculari sono i difetti della Chrysler. È l'unica delle tre grandi case americane a non avere un insediamento produttivo in Europa, dove si costruiscano modelli d'auto adatti ai mercati del vecchio continente. Eccelle solo in alcune nicchie di mercato (come fuoristrada e «minivan»).

Questa complementarietà delle due case avrebbe consigliato l'accordo in tempi di vacche grasse. Lo rende ancora più difficile (per gli ingenti investimenti che occorrerebbe fare allo scopo di armonizzare le produzioni e le reti di vendita) nel momento in cui la crisi colpisce duramente entrambe le industrie. La Fiat ha dovuto mettere 70.000 operai in cassa integrazione e tagliare la produzione di 90.000 vetture nell'ultimo trimestre dell'anno. A sua volta la Chrysler ha subito nel terzo trimestre '90 una perdita di 214 milioni di dollari, che ha praticamente azzerato i guadagni della prima metà dell'anno, e dovrà ridurre la produzione del 6,2%.

La trattativa tra Fiat e Ford, di cui si era avuta la prima notizia in primavera, si era protratta con un'altalena di alti e bassi: almeno due volte, in maggio ed ai primi di ottobre, sembravano sul punto di concludersi, poi tutto era tornato in alto mare. È probabilmente sincero Gianni Agnelli quando dice che «è con rammarico che le nostre società hanno dovuto rinunciare ad un progetto che all'inizio appariva promettente». Altrettanto sincero è Iacocca quando parla di «un grosso dispiacere». Ma le occasioni perse è difficile ripescarle. E la Fiat ne sa qualcosa, avendo già incassato tre anni or sono il fallimento dell'accordo con la Ford. Ai mancati partners non rimane che consolarsi con gli accordi già conclusi in passato, come quello per la distribuzione di vetture Alfa Romeo negli Stati Uniti da parte della Chrysler, che sono stati integralmente confermati.

Tir bloccati ai valichi per l'agitazione dei doganieri

Lo sciopero dei doganieri Cgil Cisl Uil e autonomi sarà lunedì, venerdì 9 e sabato 10. Ma da giorni si astengono dallo straordinario, con disagi ai valichi e negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino. Grave è però la situazione al confine con la Jugoslavia, presso Trieste, dove ieri oltre mille Tir erano assiepati ai due lati della frontiera, mentre anche il bestiame e le merci deperibili che hanno la precedenza) stentavano a farsi strada. I tempi di sdoganamento in seguito allo stato di agitazione provocano attese mediamente di 4 giorni, con punte massime di 12 giorni. I doganieri temono di essere penalizzati dalla riforma dell'amministrazione finanziaria, e i sindacati statali Cgil Cisl Uil hanno chiesto a Formica una convocazione urgente, richiesta che ieri ha avuto anche l'appoggio delle rispettive confederazioni.

Ad agosto le retribuzioni aumentano più dei prezzi

Le retribuzioni contrattuali, comunica l'Istat, hanno registrato in agosto un aumento dello 0,4%, portando l'indice generale nel periodo agosto 1989-'90 a un incremento dell'8,6 per cento a fronte di un indice del costo della vita pari al 6,3%. A tale crescita hanno contribuito i contratti dei petroliferi, del credito, del personale militare. In cima agli incrementi c'è la pubblica amministrazione col 13,1% (di cui il 3,2 dalla scala mobile), cui segue il credito e assicurazioni con l'11,1 (2,4 scala mobile). I trasporti stanno al 7,9% (3,5), il commercio al 6,1%, l'industria al 7,1, l'agricoltura al 4,9, quasi interamente dovuto alla scala mobile (4,2 per cento).

Uomini radar in sciopero la prossima settimana

Mercoledì prossimo, 7 novembre, e venerdì 9 dalle 7 alle 14 si fermeranno i controllori di volo del centro di assistenza di Roma-Ciampino e del centro di controllo di Fiumicino, aderenti al sindacato autonomo di categoria Licta. Per il 9 e l'11 novembre, invece, sindacati confederali e autonomo Anpcat hano proclamato uno sciopero nel centro regionale di aasistenza di Milano dalle 7 alle 23. Nel darne notizia, l'azienda di assistenza al volo Anav informa di iniziative per far revocare le proteste, assicurando peraltro il collegamento con le isole e i voli di Stato, militari e di emergenza.

Alta Corte «Niente tasse su parte delle liquidazioni»

Il trattamento di fine rapporto dei dipendenti dei telefoni di Stato (Asst) non può essere sottoposto a prelievo fiscale nella parte relativa ai versamenti previdenziali fatti dai lavoratori. La Corte Costituzionale (sentenza 513/90) ha infatti dichiarato illegittimi gli articoli dei decreti che assoggettavano all'imposta di ricchezza mobile le liquidazioni dei dipendenti dell'Asst, per lo stesso motivo che ha portato la Corte a una analoga sentenza per gli statali: l'indennità di buonuscita, costituita in parte da contributi dello Stato, ma anche da versamenti del dipendente, è tassabile nella fascia che costituisce reddito, ma non in quella di natura previdenziale alimentata dal dipendente.

«Applicare i contratti del pubblico impiego»

Il Movimento federativo democratico, Cgil, Cisl, Uil e i sindacati autonomi dei medici Anaao, Cimo, Sumai e Anpo hanno esaminato insieme, in un «Forum permanente» appena costituito, la situazione del contratto della Sanità, bloccato in pastoie burocratiche (ma soprattutto dall'incertezza sulla copertura finanziaria) assieme a quelli degli Enti Locali e delle Aziende di Stato. La riunione si è conclusa con un giudizio di «estrema preoccupazione», considerando che oltretutto il contratto della Sanità, come gli altri del pubblico impiego, scade fra meno di due mesi. «I lavoratori della Sanità non solo nono hanno avuto i benefici stabiliti», si legge in un comunicato, «ma non sanno se e quando il contratto sarà applicato». Il «Forum» ha deciso di chiedere d'esser ricevuto dalla Commissione di garanzia istituita dalla nuova legge sul diritto di sciopero presieduta da Sabino Cassese, al fine di ottenere una inziativa nei confronti delle istituzioni responsabili dell'attuale situazione.

FRANCO BRIZZO

LA NUOVA INDENI CEDE UN COMPLESSO SUL MONTE AMIATA PER IL RECUPERO DEI TOSSICODIPENDENTI

Sul Monte Amiata, in un ex complesso minerario della Nuova Indeni (società del Gruppo Eni), sorgerà un centro di recupero per tossicodipendenti.
L'ing. Vito Gamberale, presidente della Nuova Indeni, ha infatti firmato oggi un contratto di comodato con don Pietro Gelmini, fondatore e segretario generale della Comunità Incontro, che prevede la cessione in uso gratuito del complesso ex minerario di Siele situato nei comuni di Piancastagnaio e di Castel-l'Azzara.
L'area fa parte del complessivo patrimonio della Nuova Indeni sull'Amiata, in gran parte già in via di sistemazione a seguito della cessione del ramo agrozootecnico (2.300 ettari circa) e della Convenzione con la Regione Toscana per il comparto forestale (3.400 ettari circa).
Il complesso è costituito da fabbricati di varia natura (abitazioni, uffici, magazzini, autorimesse, ecc.), sorti intorno agli impianti – ormai dismessi – per la estrazione e la lavorazione del cinabro, nonché da 16 ettari di terreno boschivo adiacente.
La Comunità Incontro è un'associazione che ha per scopo sociale l'assistenza, senza fini di lucro, ai tossicodipendenti e più in generale a soggetti emarginati, abbandonati o in particolari condizioni di necessità.
La Comunità ha già realizzato oltre 100 centri in tutta Italia e numerosi altri all'estero che ospitano, complessivamente, circa 4.000 soggetti in trattamento.
In particolare, in Toscana, la Comunità ha tre centri nei comuni di S. Galgano, Piancastagnaio e Firenze, quest'ultimo di recente apertura.
La Comunità Incontro realizzerà nel complesso un centro di recupero per tossicodipendenti, utilizzando gli immobili esistenti – una volta ristrutturati ed adeguati alle nuove esigenze – e creerà nell'area boschiva annessa strutture di ricevimento estivo (camping) per gli ospiti degli altri centri della Comunità.
Il programma di riutilizzo proposto è coerente con la ubicazione e le caratteristiche del complesso e ben si colloca nell'ambito del globale intervento, previsto dal Nuovo progetto Amiata della Nuova Indeni.