

**Fondo per l'occupazione**  
Semaforo verde del Cipi:  
759 miliardi per realizzare  
solo tremila nuovi «posti»

ROMA. È stato inventato nel 1988, ma solo ieri il Fondo per il rientro dalla disoccupazione ha preso il via, con il semaforo verde a trentuno progetti - costo complessivo 759 miliardi - che dovrebbero permettere la creazione di circa tremila posti di lavoro. Queste costosissime iniziative spaziano dalla difesa dell'ambiente al risparmio energetico, dalla valorizzazione del turismo alla tutela dei beni culturali, ma tra i progetti, a dire la verità, non mancano proposte la cui utilità resta tutta da dimostrare. È il caso dei 13 miliardi e mezzo destinati a un «Archivio computerizzato musicale» da realizzare in Veneto, Campania, Sicilia e Calabria, che teoricamente produrrebbe «ben» trentuno posti di lavoro con la modica spesa di 435 milioni a nuovo occupato. Oppure, i 25 miliardi per le chiese siciliane, venti posti di lavoro che costano ognuno quasi un miliardo. A parte le considerazioni di merito, salta invece all'occhio lo scarnissimo impegno economico - e viceversa, la nettamente maggiore resa occupazionale - riservato al progetto per la bonifica delle discariche nel Mezzogiorno neanche venti miliardi per 172 nuovi occupati.

industriale) ha comunque finalmente sbloccato il Fondo per il rientro dalla disoccupazione, varato dall'allora ministro del Lavoro Formica nel lontano 1988. Tra i progetti di investimento varati dal Cipi ci sono anche quattro iniziative (per complessivi 48 miliardi) finanziate in base al decreto-legge per Reggio Calabria. Dal punto di vista occupazionale, il progetto dal più consistenti risultati occupazionali è quello affidato all'Insud (ente nato con la legge 64/1986 che si occupa di turismo nel Sud). L'Insud realizza in Sardegna e Basilicata il collegamento informativo delle strutture ricettive a regime, l'occupazione prevista è di 474 unità con un investimento di 61 miliardi di lire. Seguono un progetto da 60 miliardi (350 posti di lavoro) in Sardegna per la realizzazione di servizi occupazionali e produttivi a favore di disabili e portatori di handicap, e un progetto del ministero dei Beni Culturali da 40 miliardi e 300 posti di lavoro per la catalogazione del patrimonio dei beni culturali nel Mezzogiorno. E a questo proposito, c'è chi teme si tratti del rifinanziamento sotto mentite spoglie della fattolosa legge De Michelis sui cosiddetti «giacimenti culturali» tanti soldi messi in giro, occupazione e risultati «culturali» quasi zero. □RG

Una lettera-cronistoria  
del presidente dell'impresa  
italiana sull'acquisizione  
fallita dell'azienda tedesca

**Leopoldo scrive agli azionisti  
Pirelli-Continental affare valido**

Dopo diversi rinvii, infine Leopoldo Pirelli ha preso carta e penna e ha scritto la tradizionale lettera agli azionisti. Le difficoltà incontrate dal progetto di acquisizione della Continental, in Germania, avevano suggerito al presidente del gruppo italiano massima prudenza per non irritare ulteriormente i potenziali avversari dell'affare. Il progetto, dice Pirelli, è valido. Ma è ancora realizzabile?

DARIO VENEGOINI

MILANO. L'obiettivo «di realizzare una società europea di dimensioni e potenzialità tali da competere con successo sul mercato mondiale con i maggiori concorrenti del settore pneumatici» era e rimane valido. Rivolgendosi agli azionisti della sua società Leopoldo Pirelli conferma senza tentennamenti la validità del progetto di fondere insieme Pirelli e Continental. Non è una scalata ostile, precisa, ma «una proposta amichevole». «Abbiamo sempre

tenuto presente che Continental non è un avversario da battere, ma un collega da associare in una grande iniziativa congiunta». Il presidente del grande gruppo chimico italiano allega infine una dettagliata cronistoria del caso, fin dalla proposta «sottoposta in via riservata agli organismi statutari Continental» il 14 settembre scorso. «La recente comunicazione di Continental relativa alla decisione di porre termine alla trattativa fa cadere

infatti l'esigenza della riservatezza».

La ricostruzione dei contatti tra le due parti non nasconde l'amarezza e l'irritazione degli italiani per l'atteggiamento pregiudizialmente ostile dei tedeschi. Persino il lavoro degli esperti che avrebbero dovuto rendere confrontabili i bilanci delle due società, stilati con criteri non omogenei, è stato ostacolato da comportamenti tali da delineare «una volontà predefinita di frapponere ostacoli ad una trattativa costruttiva».

La fusione delle due imprese, si dice ancora, è invece consigliabile per molti motivi. Pirelli e Continental insieme darebbero vita a un gruppo «con una quota di mercato mondiale di circa il 16% e vendite totali di pneumatici superiori a 9.785 miliardi di lire». Il nuovo gruppo sarebbe primo in America Latina, secondo in Europa e terzo o

La fusione farebbe nascere  
un gruppo forte: secondo  
in Europa, terzo negli Usa  
«Accordi limitati? No grazie»

quarto negli Stati Uniti, trainando il massimo vantaggio da una oggettiva complementarità dei due partners.

Quanto infine alla posizione del vertice del gruppo tedesco, che ha rifiutato in blocco la proposta di fusione, replicando che semmai con Pirelli si potrebbero realizzare solo «accordi limitati» su questioni specifiche, la replica di Leopoldo Pirelli è quanto mai netta. «Appreziamo la disponibilità di Continental a limitate collaborazioni, che non riteniamo però rispondenti alle esigenze strategiche dell'attività pneumatici». O tutto o niente insomma.

In questo spirito Pirelli con i suoi alleati italiani ed esteri (sicuramente Vender, Mediobanca e Pesenti, che hanno confermato di possedere quote rilevanti della società, ma probabilmente anche altri) si apprestano ad andare all'assemblea Continental del

13 marzo prossimo ad Hannover.

Di quanti voti disponga il fronte italiano in vista di questo forse decisivo appuntamento, Pirelli non lo dice. Né dice con quale strategia lui e i suoi intendano aggirare la ponderosa difesa attorno al vertice della Continental eretta proprio in questi giorni da alcune delle più importanti società della Germania, dalla Deutsche Bank alle maggiori imprese automobilistiche. E' questo l'ostacolo vero che si frappone al successo degli italiani, più ancora della ostilità manifestata dal presidente del gruppo germanico.

Sull'operazione Continental grava l'incognita di una mobilitazione dell'establishment economico e finanziario tedesco. I precedenti di De Benedetti in Belgio e della Comit in America in questi giorni tolgono il sonno a Pirelli e ai suoi

Italcable  
Positivo '90  
Cresce  
il fatturato

ROMA. Un fatturato superiore ai 700 miliardi con un incremento del 6% rispetto all'89 mentre i traffici telefonici sono aumentati del 16% sono questi i dati più significativi dell'esercizio 1990 dell'Italcable contenuti nella «Lettera agli azionisti» dell'amministratore delegato Ernesto Pascale. «L'intero 1990 - scrive il manager della società Iri-Stet - si è confermato positivo, così come si era prospettato nel primo semestre». Ciò fa prevedere una adeguata remunerazione del capitale investito. Anche la riduzione media del 20% delle tariffe telefoniche internazionali, insieme a un 90 positivo consente di ipotizzare per il 1991 una ulteriore espansione dei traffici svolti dalla Italcable.

La riduzione delle tariffe - prosegue Pascale - «risponde pienamente alle aspettative della società la quale si pone come prioritario obiettivo strategico quello di offrire alla clientela servizi di elevata qualità a prezzi sempre più competitivi». Le tariffe internazionali ferme da alcuni anni, già si erano ridotte in termini reali perché non avevano recuperato l'inflazione. E la nuova riduzione media del 20% avvicinerà le nostre tariffe a quelle degli altri paesi industrializzati.

Ansaldo  
Un impianto  
per acqua  
pura in Urss

GENOVA. Un nuovo impianto di potabilizzazione delle acque per l'intera provincia di Odessa, in Unione Sovietica, sarà realizzato da «Ansaldo industria», azienda che fa capo all'«Ansaldo» (gruppo Iri Finmeccanica), e da «Gepco» che hanno raggiunto un accordo con il Consiglio della regione di Odessa. La commessa, che vedrà «Ansaldo industria» come capofila di un consorzio formato dalle due aziende, ha un valore iniziale di circa 120 miliardi di lire e prevede la realizzazione con tecnologia d'avanguardia di un impianto in grado di erogare oltre 420 mila metri cubi al giorno nel comprensorio di Odessa. I lavori prevedono la realizzazione di una stazione di monitoraggio finalizzata all'individuazione eventuale, in tempo reale, di inquinamento delle acque del fiume Dnestr, da cui è previsto il prelievo delle acque da potabilizzare. L'opera nasce dall'esigenza di controllare anche possibili inquinamenti chimici o radioattivi sul territorio e prevede la ozonizzazione fino al filtraggio finale a carboni attivi. Per quest'ultimo ciclo di lavorazione dell'impianto l'offerta del consorzio italiano contiene anche la costruzione di un generatore di carbone esausto in loco.

Due anni senza investimenti nel materiale rotabile. Fiom Fim Uilm convocati da Bernini sospendono lo sciopero

**Ferrovie, crollano gli occupati nell'indotto**

Le Fs annunciano programmi di sviluppo, ma il settore metalmeccanico che produce per loro materiale rotabile giace in grave crisi perché da due anni gli investimenti sono bloccati. E quelli previsti dall'accordo fra Ente e governo non bastano. Fiom, Fim e Uilm hanno sospeso lo sciopero indetto per oggi dopo la convocazione di Bernini. Intanto nel '90 più persone e merci hanno viaggiato in treno.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Non s'è ancora spenta la trionfale euforia con cui il ministro dei Trasporti Bernini e l'amministratore straordinario dell'Ente Fs Necci hanno sottoscritto l'accordo di programma per il rilancio delle ferrovie, ed un richiamo alla realtà viene da quella specie di indotto che è il settore metal-

meccanico delle costruzioni e riparazioni del materiale rotabile ferroviario. 35 aziende (una per tutte, la Breda) a cui le Fs commissionano vagoni, carrelli ecc. facendo così lavorare oltre 13mila persone. Ma da un paio d'anni non fanno quasi nulla, avendo l'Ente dai tempi di Schimberni bloccato

gli investimenti. Quindi, milioni di ore di cassa integrazione, minaccia di chiusura, insomma la crisi. Una crisi che ha portato i sindacati metalmeccanici a dichiarare uno sciopero per oggi dell'intero bacino metal-ferroviario (compreso il vero indotto), popolato da 30mila addetti.

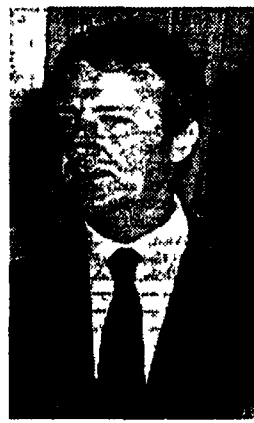
Ma lo sciopero è stato sospeso, dopo la convocazione dei sindacati per giovedì prossimo da parte del ministro Bernini che dovrà rispondere a molti interrogativi. Ne hanno parlato ieri i responsabili Fiom-Fim-Uilm del settore, Elio Troili, Giuseppe Fanna e Giuseppe Ioppolo. Gli interrogativi che attendono una risposta riguardano quella che i tre sindacalisti definiscono «emergenza occupazionale». Il con-

tratto di programma impegnato nel biennio in corso (32mila miliardi), e l'Ente aveva assicurato che gli investimenti avrebbero prodotto centomila nuovi posti di lavoro nell'indotto. Ma se stringiamo l'obiettivo sul materiale rotabile, calcoliamo investimenti per 4.550 miliardi che, secondo i sindacati, non bastano. Su 13mila addetti, circa diecimila si occupano delle costruzioni ferroviarie. Di questi, 1.500 stanno in aziende minori che difficilmente, dice Ioppolo, reggeranno alla concorrenza. Gli altri 8.700 sono in gruppi capaci invece di rispondere all'urto (Breda, Fiat, Fima, Bp, Trazione), alcune aziende meridionali). Ioppolo valuta in 3mila i miliardi a disposizione, che nel biennio assicurano il lavoro soltanto al

60% dei lavoratori. Quindi i sindacati prevedono per il '92 un calo dell'occupazione del 40%.

Il contratto di programma è una buona cosa, dice Troili perché finalmente abbiamo una programmazione e perché l'atto risponde «a una logica industriale sana e non ai soliti criteri di spartizione». Però l'intero apparato industriale che produce per le Fs deve essere «riformulato» troppe le micro-imprese, il governo deve favorire un processo di concentrazione con aiuti alle fusioni e alla riconversione sia delle aziende, sia dei lavoratori coinvolti. E poi tutte le misure di sostegno al reddito necessarie per una sana operazione di ristrutturazione.

Intanto le Fs tracciano i primi bilanci del '90 anno terribile, con il contratto da rinnovare, gli scioperi improvvisi, pochi soldi per migliorare un servizio men che mediocre, crisi di vertice. Eppure, i dati sul traffico sono confortanti. I ricavi sono aumentati del 6,45%, da 3.277 a 3.488 miliardi di lire. Molto dipende dall'aumento delle tariffe (peraltro scattato a novembre), ma l'indice a cui l'Ente tiene molto conferma la tendenza positiva. Le «unità di traffico» sono cresciute del 2,41% per i viaggiatori, e del 2,17% per le merci. Aumenta quindi il numero delle persone che ricorrono al treno (nel mese di dicembre furono staccati 10.681 biglietti contro i 10.168 del dicembre '89) - +7,43% rispetto all'89. Crescono di meno le merci, appena il 4,95 per cento. Comunque nell'Ente c'è aria di ottimismo.



Lorenzo Necci

**Fiat ad Arese**  
Preoccupazione dei sindacati  
sul futuro dell'Alfa Lancia

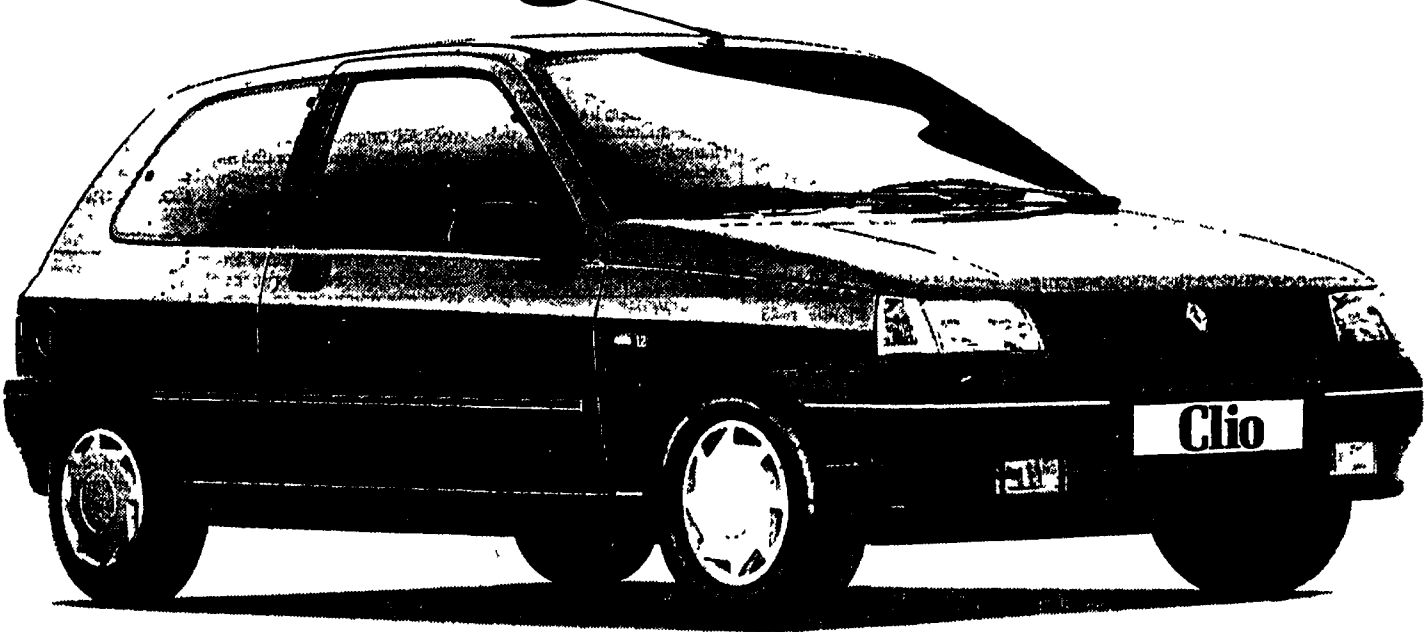
MILANO. Forte preoccupazione per la «crisi strategica» della Fiat, per l'incapacità del gruppo «di utilizzare al meglio le opportunità di progettazione e produzione di autovetture nella gamma medio-alta» e per «il suo disimpegno nell'area produttiva milanese» è stata espressa dalle organizzazioni sindacali, dalle forze politiche milanesi, dalle istituzioni, in una serie di incontri che si sono conclusi con l'elaborazione di un documento unitario. In particolare i sindacati sono preoccupati per il futuro dell'Alfa Lancia di Arese la cui caratteristica peculiare è proprio la produzione di vetture della fascia medio-alta, una fascia per la quale secondo le organizzazioni di categoria, la Fiat non avrebbe in cantiere a tem-

pi brevi alcun progetto. I programmi che il gruppo torinese ha illustrato di recente - ha detto Augusto Rocchi, segretario della Fiom di Milano - prevedono la produzione di nuove automobili solo per la fascia medio-bassa. Nel 93/94 a Melfi dovrebbe partire la produzione di una vettura che dovrebbe sostituire la «Uno»; stanno inoltre per essere definiti gli accordi con la Polonia per la costruzione della «Miccio», sul genere della «126», e progetti analoghi sono in cantiere con l'Urss e la Jugoslavia. Secondo i sindacati questo significa la conferma di un disimpegno della Fiat verso lo stabilimento di Arese, in particolare, e verso tutta l'area produttiva milanese, in generale.

**Auto dell'Anno 1991.**  
**Io? Clio.**

Una giuria europea di 58 giornalisti specializzati ha eletto la Renault Clio Auto dell'Anno 1991 giudicandola la vettura più rappresentativa dal punto di vista delle innovazioni tecniche, delle prestazioni globali, dello stile, dell'economicità di gestione. Questo, il parere degli esperti. Ma il vostro? Venite a conoscere la Renault Clio presso tutte le Concessionarie Renault: avrete il piacere di effettuare un'autentica prova su strada e giudicare dal vero anche voi l'Auto dell'Anno 1991. E anche voi forse, come già oltre quarantamila italiani, potrete dire «Io? Clio».

**Renault Clio.**  
**L'Auto dell'Anno**  
**la guido io.**



**Venite a provare su strada la Renault Clio. Capirete perché è l'Auto dell'Anno 1991.**