

Borsa -0,74% Mib 1079 (+7,9% dal 2-1-'92)



Lira Flessione nello Sme Il marco 752,94 lire



Dollaro Contenuta ripresa In Italia 1.188 lire



ECONOMIA & LAVORO



Pininfarina: incompatibile la contrattazione aziendale

L'attivazione di negoziati a livello di impresa deve ritenersi assolutamente incompatibile con il quadro macroeconomico...

Piaggio Assemblee e scioperi a Pontedera

I lavoratori della Piaggio di Pontedera hanno risposto ieri con due ore e mezzo di sciopero assemblee sul luogo di lavoro alla decisione dell'azienda di mettere in mobilità oltre duecento dipendenti...

Mense Fiat L'azienda dovrà pagare tre miliardi

La Fiat dovrà pagare circa tre miliardi per corrispondere un acconto sull'indennità di mensa ai 2050 lavoratori dell'Alfa Romeo di Arese e dell'Autobianchi di Desio...

1325 miliardi di fatturato nel 1991 per Parmalat

La Parmalat finanziaria ha chiuso l'esercizio '91 con un utile lordo di 14 miliardi di lire, mentre a livello consolidato il giro d'affari ha raggiunto i 1325 miliardi...

La Sme pronta a cedere Pavesi Al Sud una sola società per il latte

La produzione e la distribuzione del latte nel mezzogiorno potrebbero essere affidate ad un'unica azienda. Il progetto è della Sme, la finanziaria alimentare del gruppo Iri, ed è annunciato da lo stesso presidente Mario Artali...

Via libera agli aumenti di capitale delle banche siciliane

«Nulla osta» della Corte Costituzionale all'aumento di capitale del Banco di Sicilia e della Sicilcassa variata dalla Regione siciliana. La Corte Costituzionale, con una sentenza emessa ieri, ha infatti dichiarato non fondata la questione di legittimità costituzionale sollevata dal commissario di governo contro la legge regionale per la ricapitalizzazione dei maggiori enti pubblici creditizi dell'isola...

FRANCO BRIZZO

Imminente la costituzione del «polo ferroviario» Efim-Iri che segna la fine della guerra nelle partecipazioni statali

Agnelli vince la gara internazionale per le nuove linee finlandesi Le Fs lanciano un prestito obbligazionario di mille miliardi

Arriva il treno Breda-Ansaldo

E la Fiat piazza il suo «pendolino» in Finlandia



Riforma tlc Agnes (Stet): liberalizziamo con prudenza

SCALEA (Ca). Il riassetto delle telecomunicazioni - secondo il presidente della Stet (Iri), Biagio Agnes - ha creato le condizioni perché l'Italia recuperi i ritardi del passato e vinca la sfida con le nazioni d'avanguardia. Agnes, che ha pure anticipato la possibilità di quotare in Borsa la società Telespazio, ne ha parlato ieri, intervenendo a Scalea al convegno sul mezzogiorno con un discorso nel quale ha accennato anche al tema della liberalizzazione di alcune attività.

Sottolineando l'importanza della legge di riassetto come espressione di una volontà politica finalmente chiara ed ispirata ad assegnare un ruolo sempre più rilevante alle reti di telecomunicazione, Agnes ha affermato che i prossimi mesi saranno decisivi: «i cospicui risultati ottenuti e gli importanti obiettivi programmatici per il mezzogiorno sono stati e saranno strettamente correlati alla gestione unitaria della rete ed alla possibilità di compensare la non redditività di una parte del territorio con il buon rendimento conseguibile altrove». È in questa ottica - ha aggiunto - «che va vista con prudenza, con molta prudenza, la liberalizzazione di alcune attività per consentire al gestore di operare conciliando le regole dell'impresa con la funzione del servizio pubblico, i vincoli della convenzione con i diritti dei piccoli risparmiatori».

Il gruppo Stet - ha proseguito Agnes - «può essere fiero del bilancio positivo delle sue iniziative al sud: 14.450 miliardi di investimenti nell'ultimo quinquennio, un aumento degli abbonati telefonici del 39%, un'occupazione di 39.000 persone pari al 31% del totale del gruppo con un incremento nel quinquennio di 11.000 unità. Per il futuro ci sono i 12.800 miliardi di investimenti programmati al 1995».

Il polo ferroviario Breda-Ansaldo è in dirittura d'arrivo. Volge così al termine una lunga guerra per la leadership nell'industria dei treni, che aveva visto uscire dal gioco la Fiat, poi rientrata dopo l'armistizio tra Efim ed Iri con la benedizione di Necci e Bernini. Intanto la Fiat vende 25 «pendolini» alla Finlandia per 500 miliardi, e le Fs lanciano un prestito obbligazionario di mille miliardi.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Il polo ferroviario si fa da rivalità e lungaggini fino a che Agnelli rinunciava alla prospettiva italiana per quella francese, con un accordo due anni fa per la cessione di Savigliano Ferroviaria alla Gec-Alsthom produttrice del celebre Tgv. Ed ecco che si scatena una guerra tra le due società a partecipazione statale per la leadership in una industria ferroviaria allo stremo per il blocco delle commesse dell'Ente

Fs, mentre quest'ultimo però si norganizzava per superare la crisi e stringeva col governo un «contratto di programma» per migliaia di miliardi destinati soprattutto all'alta velocità. L'Ansaldo, consapevole dei propri limiti, concordava nel marzo 1991 un «scambio di tecnologie» con la tedesca Siemens che avrebbe tagliato fuori la Breda dalla corsa ai business Fs. Manco a dirlo, dopo un paio di settimane la società dell'Efim andava più in là e avviava uno scambio azionario con l'altro colosso mondiale della tecnologia ferroviaria, l'Abb rivale della Siemens. Per inciso, va detto che l'accordo va a riletto («le trattative sono in corso, l'ipotesi non è caduta» ha detto ieri Mancini).

Una competizione assurda, tanto più che i due giganti erano e sono insieme («c'è pure Fiat e Abb») nel consorzio Trevi per il superreno Etr500. Dietro a questo, osserva Gianfranco Borghini ministro «ombra» Pds, «la mancanza di una politica industriale del governo in grado di offrire alle imprese le convenienze per consorziansi e cogliere le opportunità del mercato». A sbloccare la situazione, giungono fuori tempo massimo il ministro Bernini e l'amministratore Fs Necci per imporre, nell'aprile '91, la «pax ferroviaria» a Nobili, Mancini e Romiti. Tanto che la Fiat subito dopo annullava la cessione di Savigliano all'Alsthom (ma conserva la collaborazione tecnologica). Il resto è cronaca recente. Partono a fine anno le ordinazioni di Necci per 10 «pendolini» alla Fiat e l'impegno per 30 Etr500 al consorzio Trevi. Fino all'imminente battesimo del sospirato polo ferroviario («in gravissimo ritardo», dice Borghini), che il sottosegretario dc alle Pps Paolo Del Mese vanta come il risultato di uno «sforzo per ra-

zionalizzare la presenza pubblica nel settore», «senza preclusioni aprioristiche verso le imprese private». Già, «razionalizzazione». È la definizione che la Fiat preferisce dare a questo evento, ricordando la sua partecipazione al Trevi, e che qualunque treno si voglia costruire in Italia non può fare a meno dei suoi carrelli. C'è aria di festa, a Corso Marconi. Perché la Fiat ha collocato nella gelida Finlandia 25 dei suoi «pendolini». Una commessa di 500 miliardi di lire, vincendo la gara con concorrenti agguerriti giapponesi ed europei come, pare, l'Abb. Il prezzo, 20 miliardi l'uno mentre alle Fs ogni treno ne costa 30. Perché è meno veloce ed ha due carrozze in meno dei 14 che corrono sui nostri binari e degli altri dieci in arrivo. È un «pendolino finlandese» costruito apposta per quei climi, spiega la Fiat. E le Fs collocano, che costa 3,3 miliardi a

carrozza, contro i 3,1 miliardi a carrozza del «pendolino» italiano. «Segno che paghiamo prezzi europei e non assistenziali», dicono gli uomini di Necci. Intanto se l'ordinazione delle Fs alla Fiat per dieci pendolini c'è, quella al Trevi per 30 Etr500 (mille miliardi) non è ancora arrivata. Lo ha registrato polemicamente il presidente dell'Efim Mancini, al quale Necci ha risposto che «non c'è alcun ripensamento, è una questione di giorni». Però tutti questi treni bisognerà pur pagarli, e a Villa Pajati di soldi ve n'è pochi. Per finanziare gli investimenti, compresa l'alta velocità, l'Ente Fs ha lanciato un prestito obbligazionario di mille miliardi sul mercato dell'Euroire in due emissioni di 500 miliardi. La prima a tasso fisso guidata dal Banco di Napoli in collaborazione con la Comit, la seconda a tasso variabile condotta da Canpio e Bnl.

Nobili: «Pronti a trasferire all'Iri la Salerno-Reggio Calabria» Al Sud gli incentivi non bastano Ora servono le infrastrutture

Al Sud non bastano più investimenti a pioggia ed incentivi. Se anche questa parte d'Italia vuole entrare in Europa, deve crescere l'attività produttiva. E per questo, servono infrastrutture moderne. È quanto emerso a Scalea, in un convegno organizzato dal centro «Nuovo Mezzogiorno». Il presidente dell'Iri, Nobili: «Pronti a trasferire dall'Anas all'Iri la Salerno-Reggio Calabria».

SCALEA (Ca). Gli incentivi per il mezzogiorno sono ancora necessari, ma da soli non bastano ad attirare gli investimenti. È indispensabile un notevole impegno sul terreno delle infrastrutture per favorire con ogni mezzo l'attività produttiva e l'ingresso, a pieno titolo, del mezzogiorno nella comunità europea. È quanto è emerso dal convegno «Il ruolo delle infrastrutture per lo sviluppo del mezzogiorno» organizzato dal centro sud «Nuovo mezzogiorno». In primo piano, ha sottolineato il vice presidente dell'Eni Alberto Grotti, è l'esigenza di riqualificare e sviluppare le infrastrutture. «Il ritardo in questo campo - ha rilevato Grotti - comporta ritardi nello sviluppo economico e sociale, perché l'efficienza delle infrastrutture interagisce su produttività, reddito ed occupazione». Il vice presidente dell'Eni ha indicato poi le linee dell'azione del gruppo per lo sviluppo del sud. «Si tratta di sviluppare al meglio l'infrastruttura energetica, - ha spie-

gato - sviluppare al meglio le infrastrutture per il territorio e l'ambiente, partecipare alla promozione dell'imprenditorialità nel mezzogiorno». Grotti ha poi ricordato tra le iniziative a favore delle regioni meridionali, la costituzione del consorzio Eni-Iri per le acque che ha stipulato con l'agenzia per la promozione e lo sviluppo del mezzogiorno una apposita convenzione, il contratto di programma già stipulato dall'Eni con il ministero, la costituzione di Enisud ed il progetto «Eni per il mezzogiorno» destinato a valorizzare le risorse presenti nell'area. L'attenzione del convegno si è concentrata su alcune infrastrutture sulle quali è necessario intervenire: i programmi di metanizzazione per completare tutte le reti; l'estensione dei programmi per l'alta velocità al tutto il mezzogiorno e una maggiore presenza degli interventi nelle aree della trasfor-

mazione agro-industriale; la rete viaria con il trasferimento all'Iri della autostrada Salerno-Reggio Calabria. A questo proposito, il presidente dell'Iri Franco Nobili ha ribadito la disponibilità del gruppo per trasferire dall'Anas alla Società Autostrade la Salerno-Reggio Calabria. Nobili ha ricordato che questa disponibilità lui l'aveva espressa già nel gennaio '90 perché - ha detto - «ho sempre ritenuto che l'infrastruttura viaria non poteva che essere valorizzata, e l'autostrada Salerno-Reggio Calabria era un'autostrada senza la dovuta manutenzione e con grossa pericolosità di incidenti». Nobili ha concluso dicendo che questa disponibilità è stata espressa al governo, da cui ora aspetta una risposta. Nobili, ha anche sottolineato che il rilancio dell'attività produttiva nel mezzogiorno non potrà continuare a pesare solo sulla finanza pubblica.



«Andranno valutate - ha sostenuto - le forme di possibile coinvolgimento di altri operatori, come gli istituti di credito, gli investitori istituzionali e quelli privati, specie nelle iniziative suscettibili di autonomia redditiva economica e quindi - ha concluso - di autofinanziamento, totale o parziale». Gaetano Mancini, presidente dell'Efim, ha aggiunto che «Bruxelles non ha tutti i torti, quando contesta certe logiche assistenzialistiche incompatibili con l'assetto del mercato

unico. Ma da qui a fare terra bruciata di qualunque forma di intervento pubblico, compresa quella a favore del mezzogiorno, ce ne corre». Nel suo intervento, l'amministratore delegato della Sme, Mario Artali, ha detto che «per dare maggiore incisività all'azione pubblica per il meridione appare indispensabile caratterizzare con maggiore unità di indirizzo la politica degli interventi considerati di vitale importanza per lo sviluppo del mezzogiorno».

Nuovi assetti nella Bna Il Credito italiano propone un patto di sindacato

ROMA. Il Credito italiano (Iri) stringe i tempi per il pieno controllo della Banca nazionale dell'agricoltura (per il 13,6% della Federconsorzi che, com'è noto, è in liquidazione). Per questo il presidente del Credito, Iri, avrebbe chiesto ai van partner del pacchetto azionario di Bna, oltre a Federconsorzi, Ligresti e Caltagirone, di trasformare l'attuale patto di consultazione in un vero e proprio patto di sindacato. Il Credito infatti vorrebbe venir presto a capo della vicenda. Se entro la fine dell'anno non si raggiungerà un accordo col presidente di Bna conte Auletta per una profonda integrazione di Credit nella Bna, allora la banca dell'Iri preferirebbe cedere la sua quota dell'8% acquisita, aprendo così un altro scenario: la prospettiva di sinergie con l'altro istituto di credito dell'Iri: la Banca commerciale italiana. Intanto si registrano le prime

reazioni dei commissari liquidatori della Federconsorzi sulla proposta di un patto di sindacato in Bna. I commissari Agostino Gambino e Giorgio Cigliana hanno detto di non essere pregiudizialmente contrari a tale ipotesi, che nessuna proposta formale è finora loro pervenuta, e che comunque la decisione spetta al Tribunale di Roma. Il loro problema, e alla fine del Tribunale, sarà quello di vendere al meglio la partecipazione della Federconsorzi nella Bna. «Se per la vendita al maggior prezzo - ha dichiarato Gambino - è utile realizzare un patto di sindacato con il Credito, è opportuno fare questo patto». Altrimenti, no. I commissari hanno spiegato che l'alternativa non spetta a loro ma al Tribunale perché un patto di sindacato comporta vincoli all'alienazione e diritti di prelazione che la legge non ci autorizza a porre».

Dal convegno dei circoli comunisti nessuna polemica con Bruno Trentin La fabbrica in crisi d'identità

Il convegno di Venezia dei circoli comunisti sulle trasformazioni del lavoro evita le polemiche immediate e sviluppa un'analisi variegata sulle nuove condizioni di lavoro. In un salone della Prefettura stracolmo di quadri operai, una discussione aperta sul lavoro e le relazioni industriali, e con posizioni differenti, che restano tuttavia un contributo al dibattito a sinistra.

DAL NOSTRO INVIATO PIERO DI SIENA

VENEZIA. Bisogna dire che, almeno nella giornata di ieri, il convegno promosso a Venezia dai circoli comunisti sulla trasformazione del lavoro nelle aziende non ha ceduto alla «sindrome della persecuzione». E c'erano tutte le ragioni perché ciò accadesse. I commenti della vigilia del segretario della Cgil, Bruno Trentin, erano stati duri oltre ogni previsione e non era scontato che non si cedesse alla tentazione della polemica ravvicinata. Ciò non è stato, a partire dall'introduzione di Valentino Parlato. Il salone della prefettura di Venezia è stracolmo. Quadri sindacali, operai delle principali fabbriche - dalla Zanussi ai diversi stabilimenti Fiat - di cui si discute. Naturalmente, i promotori, il filo conduttore resta un forte orientamento critico verso le scelte recenti del sindacato, di Uil e Cisl innanzitutto, ma anche della maggioranza della Cgil. Ma lo spirito delle relazioni e delle comunicazioni non sembra, in verità animato da una partico-

lare asprezza pregiudiziale anche nel caso del tanto discusso accordo alla Zanussi. Le relazioni, alternate da testimonianze dirette sulle condizioni di lavoro in fabbrica, non si può dire che seguano un orientamento univoco. Certo, tutte partono più o meno esplicitamente dalla considerazione che la nuova fabbrica «flessibile» è «l'altro del paradiso terrestre», ma le conclusioni non sono le stesse. Non è difficile infatti cogliere le fondamentali differenze tra le posizioni di Chinello il quale, utilizzando i dati di una inchiesta della Fiom del Veneto sulla Zanussi, lascia intendere che in quanto a ripetitività della prestazione lavorativa, parcellizzazione dell'organizzazione del lavoro, la fabbrica integrata di terza generazione è pari se non peggio alla fabbrica fordista, e quelle di Angelo Dina. Queste che ha presentato in una comunica-

zione sulla Fiat di Cassino, e che tuttavia è stato quello che più di ogni altro a sinistra ha indagato sulla trasformazione della Zanussi, oppone nelle nuove relazioni industriali all'«ideologia della partecipazione subordinata», l'«esperienza della codeterminazione conflittuale», capace cioè di porre «interessi e esigenze anche soggettive dei lavoratori». Niente di più lontano come si vede dall'affermazione di Chinello della necessità di «una critica fattuale alla teoria della codeterminazione che si basa sull'assunto dell'impresa come bene comune». Il contributo però che più di ogni altro insiste sui cambiamenti radicali che la fase post-fordista comporta per il lavoro e la sua funzione è quello di Marco Revelli sulla Fiat. Si tratta per Revelli di «una trasformazione paragonabile per intensità a quella che caratterizzò, a partire dagli anni venti la transizione dall'egemonia dell'operaio di me-

stiere a quella dell'operaio di linea nell'ambito della produzione di massa». Di questa transizione Revelli tende in verità a sottolineare più i pericoli: un radicale oscuramento della soggettività del lavoro, delle culture capaci di interpretarlo, la possibilità di un lungo «silenzio operaio». Queste forme cupe che spesso caratterizzano la sua riflessione sono legate però a una rigorosa distinzione tra analisi dei processi reali e ideologie che li accompagnano. «Retorica» la chiama Revelli, il quale giunge per questa via a due conclusioni interessanti. La prima è che la fabbrica integrata costituisce effettivamente una crisi di identità del modello tradizionale Fiat. La seconda è che la prospettiva più plausibile e quella di una sorta di «via italiana alla trasformazione» in cui il «nuovo» trova un compromesso col «vecchio» in una prospettiva di sviluppo che resta di profilo basso.

Ame: Berlusconi ha l'82,5% Firmato ieri l'accordo con Leonardo Mondadori

MILANO. Dopo l'annuncio dei giorni scorsi, ieri Silvio Berlusconi ha acquistato da Leonardo Mondadori un pacchetto azionario di circa il 10% del capitale ordinario della Mondadori, pagandolo complessivamente 81 miliardi e mezzo. Con questa operazione la Fininvest porta il controllo della casa editrice all'82,56%, che diventerà l'89,06% a giugno, quando riceverà la quota (6,5%) già acquistata da Mediobanca. I termini dell'operazione sono stati comunicati alla Consob ieri mattina, subito dopo la firma del contratto. Leonardo, che aveva l'11,5% delle azioni dell'azienda fondata dal nonno Arnoldo, conserva ancora una quota pari all'1,61%. La maggior parte dei titoli (7.681.500) gli sono stati pagati 9.900 lire, 100 lire meno del prezzo riconosciuto a Mediobanca, mentre per una quota minore (344.899) il valore è stato fissato in 15.748 lire cadauno. In totale la Fininvest

ha speso, quindi, 81.478 miliardi di lire, di cui 45.796 miliardi figurano pagati alla data di ieri ma dovrebbero rappresentare almeno in parte debiti pregressi di Leonardo nei confronti di Berlusconi. La restante parte verrà pagata in due rate di 17,84 miliardi l'una, con scadenze 15 luglio e 31 dicembre '92. Su questo credito dilazionato potrà rivalersi il Tribunale civile di Milano, davanti al quale pendono un ricorso per sequestro intentato dall'ex moglie di Leonardo, l'americana Katherine Price. Il presidente della prima sezione civile, Diego Curcio, ha infatti accostato il ricorso a revocare il fermo provvisorio su una parte delle azioni oggetto della trattativa conclusasi ieri a condizione che venisse messa a disposizione del custode giudiziario Carlo D'Urso una fidejussione bancaria di 20 miliardi e accettata la possibilità di rivalsa sulla somma che la Fininvest deve ancora versare.