

**Borsa**  
In rialzo  
Mib 868  
(-3,2%  
dal 2-1-92)



**Lira**  
In calo  
in Europa  
Il marco  
a 757,40



**Dollaro**  
In crescita  
sui mercati  
In Italia  
1140,80



## ECONOMIA & LAVORO

**Nuova raffineria ad Augusta**  
Esso presenta Hydrofiner  
«Produrrà benzina con il minimo rischio ambientale»

NOSTRO SERVIZIO

**AUGUSTA.** Un investimento di oltre 65 miliardi per coniugare la qualità dei prodotti petroliferi con le esigenze dell'ambiente. E' questa la scelta strategica fatta dalla Esso, che ha presentato oggi nella raffineria di Augusta il nuovo «Hydrofiner» destinato alla produzione di combustibile «pulito». Un impianto d'avanguardia unico nel suo genere in Europa. «Grazie all'elevata tecnologia impiegata», ha spiegato Angelo Maggione, direttore della raffineria, «il Hydrofiner sarà in grado di produrre componenti a bassissimo contenuto di zolfo da avviare agli impianti di miscelazione benzine, gasoli e combustibili, integrandosi perfettamente nella complessa struttura esistente». Il nuovo impianto ha una capacità di produzione annua di oltre un milione di tonnellate e utilizza come carica i gasoli e i combustibili semilavorati, provenienti dagli altri impianti, da «trattare» per l'eliminazione dello zolfo. Anche questo componente viene «riciclato»: lo zolfo, estratto dall'impianto allo stato gassoso, è infatti recuperato, solidificato e trasformato in pastiglie per essere commercializzato soprattutto sui mercati esteri. La produzione stimata dalla Esso dovrebbe essere di 32 mila tonnellate all'anno.

La realizzazione del nuovo impianto ha comportato 13 mesi per la costruzione e l'im-

piego di oltre 350 mila ore di lavoro senza mai un infortunio. La raffineria di Augusta, che occupa 836 dipendenti con un indotto di circa 500 unità, ha una produzione annua di 8 milioni di tonnellate, di cui 750 mila di basi lubrificanti. L'8 per cento del totale del mercato nazionale e il 70 per cento del fabbisogno della Esso italiana.

La compagnia petrolifera ha anche presentato il suo bilancio del 1991 che si è chiuso con un utile di 114 miliardi di lire contro i 52 miliardi registrati nell'anno precedente. Sul fronte dei ricavi, l'aumento dei volumi venduti (+257 mila tonnellate) spiega la crescita di 230 miliardi rispetto all'anno precedente. I responsabili della Esso italiana hanno rilevato che i costi delle materie prime sono cresciuti marginalmente, mentre quelli di raffinazione e marketing, al netto dell'inflazione, sono aumentati principalmente per gli impegnativi programmi di manutenzione degli impianti realizzati nel 1991. Gli ammortamenti (176 miliardi) e le spese generali sono praticamente in linea con quelli del passato esercizio. Il margine netto risultò di 207 miliardi, superiore di 97 miliardi a quello del 1990. Gli oneri finanziari sono scesi a 36 miliardi, dagli 88 miliardi dell'esercizio precedente.

L'ipotesi del commissario e poi lo smembramento sotto la regia di Eni e Iri  
In allarme le banche estere

Una montagna di debiti  
Preoccupati i sindacati  
per il futuro del gruppo  
(quasi 34 mila dipendenti)

# L'Efim in liquidazione? Al governo la sentenza

Conto alla rovescia per l'Efim. Mentre la rivista americana «Fortune» la inserisce al 330° posto delle 500 maggiori società del mondo, in Italia prende quota l'ipotesi del commissariamento e della sua successiva liquidazione sotto la regia di Iri e Eni. Ieri incontro a Palazzo Chigi con il presidente dell'ente, Gaetano Mancini. Preoccupazione dei sindacati. In allarme le banche estere. Dichiarazione di Andriani (Pds).

MICHELE URBANO

**MILANO.** Per l'Efim il conto alla rovescia è iniziato. Il suo destino è ormai nelle mani del governo. Arriverà il commissariamento sotto la regia di Eni e Iri? L'interrogativo rimane sospeso ma il futuro del gruppo sembra segnato. Ieri, Gaetano Mancini, il presidente dell'Ente partecipazione e finanziamento industria manifatturiera, è andato a Palazzo Chigi. Ci è rimasto in tutto mezz'ora. Alla sua uscita bocca cucita. Massimo riserbo anche su un altro incontro: quello tra i ministri del tesoro Piero Barucci e della Partecipazioni statali, Giuseppe Guarino, con il presidente

dell'Iri, Franco Nobili. Insomma, continua febbrile la ricerca di una soluzione che non appare più rinviabile. Strano destino quello dell'Efim. Mentre in Italia per il gruppo suonano le campane a morto, in Usa la rivista «Fortune» lo mette nella classifica delle cinquecento maggiori società del mondo, assieme a colossi come la Fiat e la General Motor, la Ferruzzi e la Exxon. Si piazza al 330° posto, migliorando addirittura sul '91 quando occupava il 359° gradino. Ma una delle cinquecento invadite regine scelte dal quindicinale americano qui appare una Cenerentola senza speranza. Al

suo vertice si sono succeduti presidenti di diverso colore (tutti ovviamente d'area governativa) ma i risultati sono stati sempre da profondo rosso. Il più piccolo degli asteroidi dell'universo delle partecipazioni statali è da anni in picchiata nel tunnel dei debiti: 8 mila miliardi su un fatturato di 5 mila. Un record tutto al negativo. E in più, c'è il problema dei creditori esteri.

Le banche straniere sono in allarme. Verso l'Efim vantano una «cambiale» che forse supera i 3.500 miliardi. Come incubo hanno il crac Federconsorzi. Il loro rappresentante ha già chiesto un incontro con il ministro della partecipazioni statali, Guarino. Né il governo può permettersi il lusso di ignorarle. Si mercati internazionali si tradurrebbe in una grave perdita di credibilità e di immagine. E in più c'è il rischio di pesanti rappresaglie. Le banche estere, ad esempio, potrebbero decidere di rientrare anche dai crediti Iri e Eni. Una minaccia che per il mercato dei titoli italiani all'estero potrebbe essere devastante.

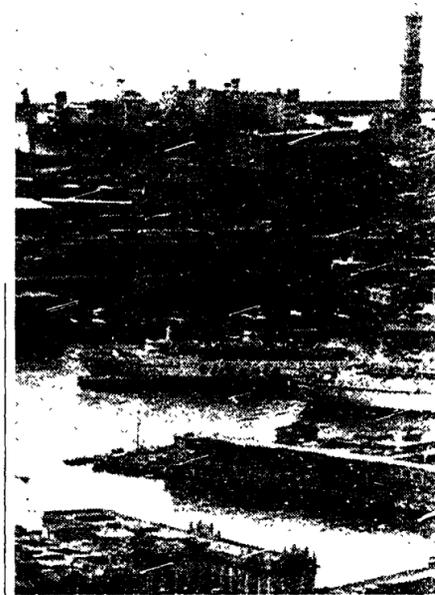
Sull'altro fronte, già sul pie-

de di guerra, ci sono i sindacati. «Prima di prendere qualsivoglia decisione il governo deve sentirsi», ha anticipato il segretario confederale della Uil, Antonio Mucci. Il pianeta Efim ha complessivamente 33.852 dipendenti: 1573 come Efim-piani (Reggiane, Breda progetti, etc.), 2762 come Mcs (Officine Galileo, Augusta Omi, etc.), 4455 come Finanziaria Breda (Breda Energia, Nuova Breda Fucine, Breda Meccanica, Sistel, etc.), 5143 come Siv (Società italiana vetro), 6362 come Alumix, 13.106 come Aviofer Breda (Breda Ferroviaria, Augusta, Elicotteri Meridionali, etc.), 451 come partecipazioni dirette (Nuova Safim, Fidenza vetraria, litica ugento, etc.). Una raginata di aziende che gli osservatori si guardano bene dal mettere sullo stesso piano di produttività.

Silvano Andriani, membro della direzione del Pds, esponente di problemi economici, segue da anni il problema delle partecipazioni statali. Spiega: «Le particolari difficoltà dell'Efim sono dovute ad un settore strutturatamente in perdita co-

me quello dell'alluminio. Stesso discorso per il settore armamenti che fortunatamente per il mondo ha segnato una contrazione. Certo, è stato un errore gravissimo non aver venduto due anni fa il settore alluminio ai francesi quando si fece avanti con un'offerta la Peghine». Le prospettive? «Prima di decidere cosa fare bisogna chiedersi che fine faranno le fabbriche. Esiste per le partecipazioni statali un problema di riorganizzazione. Per tutte c'è scierosi dovuta alla lottizzazione dei partiti di governo e delle correnti. Perché non si è riusciti a riorganizzare il settore ferrovie e aerei? Io penso che il commissariamento dell'Efim potrebbe avere un senso solo se inserito in una strategia che cominci dall'anello più debole della catena - l'Efim - per poi arrivare all'Iri».

Il commissario potrebbe essere Giovanni Ruoppolo, capo di gabinetto del ministro di Guarino, già liquidatore della Sire e dell'Egam. Ma su quali linee si muoverà? La domanda continua a galleggiare nel mare delle ipotesi. Quando risponderà il governo?



Il porto di Genova

## Firmato il decreto che rivoluziona il lavoro nei porti

DALLA NOSTRA REDAZIONE

**GENOVA.** All'indomani della clamorosa decisione del Tribunale civile di Genova di non considerare vangelo le interpretazioni più «gettonate» della cosiddetta sentenza antimonopoli della Corte del Lussemburgo - con conseguente macigno giuridico sul settore dell'autoproduzione - dal ministero della Marina Mercantile è arrivato l'atteso verbo. Il nuovo ministro Giancarlo Tesini ha infatti emanato l'attesissima circolare che in attesa della legge di riforma portuale, detta i principi dei nuovi rapporti tra lavoratori dei moli, società armatoriali e terminalisti. La circolare, sottoscritta dal ministro giovedì sera, è stata ufficialmente illustrata ieri pomeriggio a Roma come frutto da un lato delle direttive comunitarie, dall'altro del parere del Consiglio di Stato sulla migliore interpretazione della stessa sentenza Cee. Il testo prevede che le imprese che hanno già ricevuto le licenze per l'autoproduzione e i titolari di nuove licenze debbano contare su almeno il 50 per cento di personale proprio; parallelamente, entro la fine del '92, le compagnie portuali dovranno trasformarsi in imprese e saranno queste ultime, almeno nelle intenzioni della circolare, ad essere privilegiate nel toniare maestranze ai terminalisti. Quanto alla regolamentazione dei futuri rapporti di lavoro, la circolare prevede che sia costituita una commissione paritetica composta da sindacati, imprenditori e autorità portuali. Dovranno infine essere riviste le tariffe, in conformità con quelle europee e con i costi industriali. I primi commenti sono stati di segno disparato. Netto e negativo il giudizio di Franco Mariani, responsabile del settore Trasporti della direzione del Pds: «dopo la revoca dell'ordinanza che assegnava all'armatore Bruno Musso il diritto di avallare di personale proprio, sarebbe stata consigliabile per il neo ministro Tesini la rinuncia alla circolare, la cui sostanza sembrano essere

di dubbia valenza giuridica; tra l'altro il testo si fonda su un parere del Consiglio di Stato i cui contenuti sono del tutto sconosciuti; sarebbe stato preferibile un impegno del ministro e del Governo nella definizione urgente dell'iter di riforma dell'ordinamento o delle gestioni portuali; in ogni caso questa decisione contribuisce ad aumentare la confusione nei porti con il rischio di nuove forzature pericolose. Opposta e perentoria la reazione del Comitato Genova Porta d'Europa, che raggruppa le categorie imprenditoriali e che ha scelto a partire dalla propria recente nascita la linea dura contro i «camalli». «La circolare - sostiene una nota del Comitato - indica criteri interpretativi chiari e univoci, ed afferma espressamente l'illegittimità dell'articolo 110 e seguenti; c'è del resto da ricordare che il Consiglio di Stato ha disposto che, in attesa della riforma legislativa del settore, deve considerarsi legittima e necessaria l'attuazione amministrativa della sentenza Cc da parte del ministro competente, che è titolare delle attribuzioni esecutive delle leggi in materia, al fine di eliminare ogni situazione di contrasto della norma interna con il diritto comunitario, d'ora in avanti pertanto non potranno più sussistere contenziosi analoghi a quello spezzino: nessuna autorità portuale potrà infatti, da oggi, discostarsi dai contenuti della circolare ministeriale». «L'autorità portuale - fa eco il presidente del Consorzio autonomo del Porto di Genova Rinaldo Magnani - non può che osservare e far osservare la circolare, i cui principi fondamentali sono positivi e forniscono una interpretazione corretta della normativa Cee; il testo, naturalmente, ha dei passaggi che dovranno essere verificati sul campo, e comunque non modifica gli atti e le ordinanze già emanati dal Cap in materia, vale a dire per quanto riguarda i traghetti di Viareggio e il terminal dell'armatore Bruno Musso. E bocca Manni, che

Allo sciopero generale dell'industria ligure ieri diecimila lavoratori in piazza in una regione colpita dalla ristrutturazione  
Per la prima volta in corteo una delegazione del sindacato dei dirigenti di azienda preoccupati per la politica dell'Iri

# Genova: in pericolo 20mila posti di lavoro

**Gli operai Piaggio: «Occhetto, quando torni a Pontedera?»**

DALLA NOSTRA REDAZIONE

LUCA MARTINELLI

**FIRENZE.** «Devi tornare a parlare davanti ai cancelli della Piaggio». L'invito ad Achille Occhetto è pressante. I lavoratori di Pontedera, presenti a Firenze con una delegazione del consiglio di fabbrica e della sezione aziendale della Pds, lo ripetono ogni volta. L'ultima volta che il segretario nazionale della Quercia è stato a Pontedera, del resto, è lontano. Nel novembre dello scorso anno. Ma che la Piaggio potesse emigrare al sud era allora solo un vago sospetto.

Nell'incontro che Occhetto, Angius e Mussi hanno con i lavoratori della Piaggio prima della manifestazione al Palasport di Firenze sulle questioni del lavoro, del salario e della giustizia sociale, si deve invece fare i conti con una realtà mutata. La Piaggio, comunque, non smantellerà più a Pontedera. La delibera del Cipi è stata «congelata», soprattutto grazie all'impegno unitario delle istituzioni, dei partiti, dei sindacati», dice il rappresentante del consiglio di fabbrica Domenico Contino. Adesso serve però che l'azienda offra garanzie occupazionali per Pontedera e presenti un serio progetto di sviluppo industriale. Il contratto di programma va ridiscusso «ribadendo» - afferma Contino - che non siamo contro il sud. I lavoratori chiedono un impegno anche ai livelli nazionali dei sindacati e dei partiti. Una richiesta non casuale. Il Pds, è vero, è l'unica forza politica scesa in campo a livello nazionale. Ma c'è l'amarrezza lasciata dall'intervista

Diecimila lavoratori in piazza ieri mattina a Genova per lo sciopero generale dell'industria ligure, che vede a rischio ventimila posti di lavoro dopo che, nell'ultimo decennio, ne sono stati perduti 44mila. In corteo - per la prima volta nella storia di queste manifestazioni - una delegazione del sindacato dei dirigenti d'azienda, preoccupati «per la mancanza di scelte di politica industriale dell'Iri».

DALLA NOSTRA REDAZIONE

ROSSELLA MICHENZI

**GENOVA.** Erano cinque anni che il sindacato non chiamava alla mobilitazione i dipendenti dell'industria ligure nel suo complesso. Ieri l'ha fatto e i lavoratori hanno risposto in misura imponente: diecimila tute blu in piazza, convenute da tutte e quattro le provincie, e percentuali di sciopero altissime in tutti i comparti. Le maestranze in lotta sono confluite dalle riviere in pullmann e su treni speciali e il grande concentramento si è avuto attorno alle 9 alla Stazione Marit-

tima; qui si è formato il lungo corteo che, con striscioni e cartelli, ha raggiunto piazza Matteotti per il comizio sindacale. Marco Pozzi, segretario generale della Uilm Liguria, Gianfranco Lagostena, segretario generale della Cisl regionale, e Sergio Colferati, segretario della Cgil nazionale, hanno messo sotto accusa una politica industriale che non riesce a decollare verso nuove prospettive: «non ci si può occupare solo di terziario e turismo - hanno sottolineato - e inve-

ce per il nostro Governo l'industria è diventata ormai solo una reminiscenza; a partire da questo sciopero si devono porre le basi per invertire una linea di tendenza pericolosa, che ha fatto diminuire in dieci anni la forza lavoro di 44 mila unità, mentre altri 20 mila addetti rischiano di perdere il posto nel prossimo futuro». E in effetti la mappa del disastro industriale ligure è inquietante, a cominciare dal capoluogo dove - a fronte di un progetto Utopia che doveva sostituire l'acciaio con nuove forme di lavoro ma di cui si stenta a intravedere lo sbocco concreto - la crisi si chiama Cornigliano, Derna, Riparazioni navali, Savoio San Giorgio, Piaggio Aeronautica, Square di Arenzano; con in più il corollario di Iritecna, che a Genova regala dal primo agosto 230 cassintegrati. A Savona un altro sconcertante elenco di aziende in bilico: Acna di Cengio (con il suo ingombrante fardello di cognite ambientali), Agri-

mont, Metallmetro, Nord Elettronica, Piaggio Finale, ex Italsider. E, a levante, si levano segnali di allarme dall'Otto Melara della Spezia, con tutti i problemi della riconversione produttiva dal militare al civile. Senza contare l'ecomato di Piccola e piccolissime aziende che, sino a pochi anni fa, rappresentavano il tessuto vitale dell'industria privata genovese, e che si sono ridotte o si sono addirittura dileguate dalla scena. Il fenomeno della deindustrializzazione, insomma, paventato da tempo come possibile conseguenza del non governo dell'economia, sta oggi diventando una realtà drammatica; in questo senso - sostiene il sindacato - quello della Liguria è un caso di emergenza nazionale, a cui il Governo deve dare risposte serie e tangibili; per fare chiarezza, ad esempio, sul progetto Utopia, è stato fissato un incontro a Roma con il neo ministro del lavoro Nino Cristoforo per il 14 luglio prossimo; inoltre il sin-

dacato unitario chiede la convocazione di un tavolo a livello regionale cui partecipino imprese pubbliche e private per affrontare d'urgenza i nodi della crisi che attanaglia la Liguria. Resta da annotare una partecipazione davvero inedita alla manifestazione di ieri: quella del sindacato dei dirigenti delle aziende industriali (Sida); i manager hanno voluto così testimoniare la loro preoccupazione per l'assoluta mancanza di chiare scelte di politica industriale da parte dell'Iri, per la scarsa iniziativa dell'imprenditoria privata e per le rigidità della pubblica amministrazione che non incentiva la localizzazione a Genova di nuovi investimenti. La deindustrializzazione in Liguria - ha affermato il segretario generale dello Sida Raoul Prudente - ha assunto una tale dimensione da richiedere una ferma presa di posizione da parte di tutte le componenti economiche e sociali liguri, «colletti bianchi compresi».

Per il passato respingere le pretese della Fiat e dell'Iri ma comunque lavorare a una nuova normativa

# Cgil Brescia: «Ma la mensa può diventare un servizio»

La Cgil di Brescia propone che in futuro la mensa sia considerata esclusivamente un servizio sociale, la cui qualità va contrattata dal sindacato e garantita da una legge, e non più un elemento della busta paga. Per il passato, occorre una transazione e un accordo «per evitare il caos». Discussione su come arrivare alla scadenza del 5 ottobre. Giorgio Ghezzi: «In-civile la proposta Marini».

DAL NOSTRO INVIATO

GIOVANNI LACCABO

**BRESCIA.** La mensa deve continuare ad essere un pezzo di busta paga, da quantificare secondo la Cassazione in base al valore di mercato del singolo pasto? Oppure è un servizio da migliorare nella sua qualità? Dino Greco, leader della

prontata alla seconda ipotesi, cioè che l'attività delle mense sui posti di lavoro siano considerate un servizio. «Il problema non va esorcizzato, estromettendo dai contratti il problema mensa (la Cassazione tra l'altro ha già dichiarato che

no i dipendenti Iveco. Con analoghi parametri gli imprenditori hanno calcolato in 8 mila miliardi il costo delle cause, ma la somma è dolosamente drammatizzata (le cause ora sono 15 mila, non milioni come afferma Agnelli). Il guaio è, dice Greco, che la Fiat si muove «fuori dal diritto, e vuol passare da vittima, sotto le insegne dell'Onu».

La seconda ipotesi, quella prosposta ieri a Brescia, si muove su due binari: fare una transazione per il passato e, per il futuro, impostare una nuova normativa in cui la mensa figura come servizio. La transazione riguarda chi ha fatto o comunque con lettera abbia in-

sociali, ma con alcune condizioni. Che non sia il corrispettivo della prestazione di lavoro ma, invece, l'appagamento di un bisogno. Che non sia prevista alcuna indennità sostitutiva, sia accessibile a tutti i lavoratori e sia gratuita. Sia resa obbligatoria ed esigibile da una legge nelle aziende dai 50 addetti in poi (o mense interaziende per le piccole fabbriche), anche con sanzioni. Che la legge comunque rinvii alla contrattazione gli standard di qualità, basati sul menu personalizzato, in una realtà tendenzialmente multirazziale, rispettando culture, religioni, costumi. Che i locali siano idonei e i

risco un ventaglio di opinioni, per lo più di gradimento, con qualche riserva da parte di Luigi Mazzone (Fiom nazionale), Carmelo Caravella (Cgil) e l'avvocato Bruno Cossu (Cgil). Tuttavia per Caravella «il problema di un accordo sul pregresso esiste». Mazzone imposta diversamente il tema: «La linea Fiat va contrastata per questo noi abbiamo chiesto l'applicazione integrale dell'accordo, che nel 1991 impone la mensa fresca, non la rivalutazione dell'indennità sostitutiva». Per Giorgio Crenschick occorre invece «mettere in discussione il diritto degli industriali alla disdetta o rimo-

critica la maggioranza Fiom «in questo modo giungeremo al 5 ottobre in stato di disarmo». Beppe Benedini (Iveco) ha un'idea: «Se chiudono le mense, noi dopo l'orario di pranzo andremo tutti a casa. Tutti i giorni finché le mense non saranno ripristinate». Per Maurizio Zippini (Fiom Brescia) va combattuta «la linea illegale Fiat». Il segretario Cgil lombardo Mario Agostinelli si impegna ad estendere la proposta di Brescia alle altre realtà della regione. Apprezzamento di Giorgio Ghezzi, vicepresidente Pds della commissione Lavoro: «Proposta di grande interesse». E bocca Manni, che