

**Barricati nello stabilimento
i dipendenti incendiano fusti
di fosforo. La nube tossica
raggiunge il centro abitato**

**Altri focolai tra gli impianti
sassaiolo contro la polizia
La protesta nasce dal rifiuto
dell'azienda di congelare la cig**

Rivolta operaia a Crotona Incendi e scontri alla Enichem

Giornata drammatica ieri a Crotona. Prima uno dei 333 operai posti in cassintegratura, si è isolato per 11 ore su una ciminiera minacciando di buttarsi nel vuoto. Gravi incendi sono poi esplosi in serata dopo che l'azienda aveva respinto la richiesta di congelare la cig: bloccata per le fiamme la statale Jonica, distrutte le vetrate della fabbrica, altri operai si sono asserragliati nello stabilimento.

NOSTRO SERVIZIO

CROTONA. Esplosioni della rabbia tra gli operai della Enichem di Crotona. La tensione degli ultimi giorni si è aggravata drammaticamente nella serata di ieri quando è stata diffusa la notizia del rifiuto della azienda di congelare la cassetta integrativa per i 333 dipendenti. Le maestranze hanno occupato gli impianti, provocando incendi. Sono nati gravi scontri con la polizia che in nottata non era ancora riuscita ad entrare nello stabilimento. Intossicati alcuni operai. La combustione del fosforo ha provocato una nube tossica che ha già raggiunto il centro abitato. Pericolo per gli altri contenitori di sostanze nocive.

La tensione era palpabile fin dalla mattinata quando uno degli operai posti in cassa integrazione dall'azienda era salito sulla canna fumaria più alta

della fabbrica (120 metri), minacciando di gettarsi se non fosse stato assicurato il posto di lavoro. Michele Mattace, 38 anni, ha raggiunto la vetta della ciminiera del forno fosforo e solo in serata, dopo che un ingegnere della società (a sua volta cassintegrato) gli aveva prospettato l'annullamento del provvedimento, si è deciso a scendere.

Da Roma, per la precisione da Palazzo Chigi, infatti, filtravano buone notizie circa la possibilità del congelamento della cig, provvedimento caldeggiato con forza dai sindacati di categoria nel corso di un incontro con Asap ed Enichem ed il responsabile della «task force» sull'occupazione Borghini. Al termine dell'incontro, poco più tardi, si è invece saputo che la richiesta era stata respinta.



L'interno di un impianto Enichem. In alto, Michele Mattace, operaio Enichem in Cig, salito ieri per protesta sulla canna fumaria dello stabilimento di Crotona

La notizia, giunta a Crotona per vie officiose, ha subito provocato gravi incidenti. Gli operai hanno spaccato le vetrate dello stabilimento e subito dopo hanno riversato sulla strada statale 106 Jonica, che passa davanti alle uscite principali dell'Enichem, del fosforo che

si trovava in bidoni. Le forze di polizia, che presidiavano già la zona, sono riuscite a bloccare il traffico pochi istanti prima che il fosforo, a contatto con l'aria, si incendiasse.

I Vigili del fuoco che avevano tentato di intervenire non si sono potuti avvicinare alle

fiamme per una sassaiola degli operai. La nube tossica, provocata dalla combustione del fosforo, poco più tardi ha raggiunto il centro abitato di Crotona. Ma il timore dei vigili del fuoco è che gli incendi che continuano a divampare nella fabbrica raggiungano alcuni

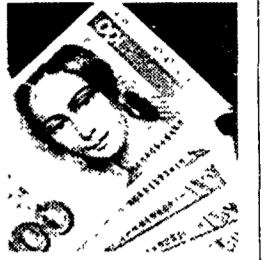
grandi contenitori di ammoniaca provocando esplosioni e nubi tossiche molto pericolose.

Gli operai si sono asserragliati all'interno dello stabilimento, usando, come protezione, grandi sacchi contenenti zeoliti e fosforo. La polizia ha circondato la fabbrica ma, fino a tarda ora, non era riuscita ad entrare nonostante numerosi tentativi. Gli agenti hanno fatto uso di candolini lacrimogeni ma gli operai asserragliati all'interno (ai quali si sono uniti gli operai della «Pentusola») hanno alimentato lo sbaramento di fuoco lanciando bottiglie piene di fosforo. In serata il questore di Calanzano, Gianni Carnevale, è partito alla volta di Crotona, dove si stavano concentrando tutte le forze dell'ordine disponibili. Nelle prossime ore potrebbe essere convocato il comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica.

Per i sindacati la sospensione della cassa integrazione era pregiudiziale all'avvio del confronto sugli interventi di ristrutturazione per l'area e sulla gestione degli esuberanti Cgil, Cisl e Uil invieranno oggi un telegramma al Presidente del consiglio, Ciampi affinché intervenga nella vicenda. Nel frattempo è previsto per lunedì prossimo un nuovo incontro a Palazzo Chigi con azienda e sindacati. In quell'occasione l'Enisud dovrebbe presentare un progetto «più credibile» per l'area. Intanto mercoledì la Regione Calabria dovrebbe deliberare la costituzione del Consorzio che, tra l'altro, ha il compito di valutare la fattibilità dei progetti di ristrutturazione. Per il segretario confederale della Cgil, Sergio Coferati, l'Eni si è assunta una grave responsabilità nel rifiutare la proposta del Governo e dei sindacati di sospendere gli effetti della «cassa» per Crotona, impedendo così che il confronto potesse avvenire serenamente. Il Governo - ha aggiunto Coferati - non può accettare un rifiuto insensato da parte di un'impresa e dovrà tenere conto della situazione che si è determinata. Ci presenteremo all'incontro di lunedì per rispetto verso chi lo convoca - ha concluso Coferati - fermo restando però che i nostri rapporti con Eni saranno pesantemente condizionati da questo grave precedente. Il sindaco di Crotona, Carmine Talarico, che ha definito «irresponsabile» la posizione della Enichem, è riuscito ad intavolare una trattativa con gli occupanti e ha deciso di far svolgere una riunione del consiglio comunale all'interno della fabbrica.



**Marco sempre super
Dollaro «ko»
e lira in ripresa**



Il marco continua a rafforzarsi a spese del dollaro e la lira perde terreno, ma poi recupera: un avvio di settimana difficile ieri per la moneta italiana che aveva aperto su livelli più bassi di venerdì scorso, ma nella mattinata ha recuperato posizioni sul marco fino a toccare 974 lire (984 lire in apertura, 970,09 venerdì). Sullo sfondo c'è il dollaro, meno attivo per il Labour Day che riduce l'operatività dei mercati. Ma la moneta americana, secondo gli analisti, dovrebbe riguadagnare posizioni, essendo stata troppo penalizzata dai dati sull'occupazione diffusi la scorsa settimana. Il dollaro arretra dunque sul marco trascinando le altre valute europee. I mercati continuano a guardare alle indicazioni che fornirà la Bundesbank e l'opinione prevalente è che la Banca centrale tedesca non dovrebbe procedere a riduzioni dei tassi nella riunione di giovedì prossimo. La lira nel pomeriggio è scesa sotto le 970 lire a 969,25 lire sul marco e a 1560 lire sul dollaro, stabile nei confronti delle valute dello Sme: l'Ecu a 1843,16 lire (1835 lire la quotazione precedente).

Il Tesoro continua a «tagliare» i Bot

Il Tesoro ha disposto per il 15 settembre prossimo una emissione di Bot da 16.500 miliardi di lire, mentre vengono invece a scadere Buoni ordinari del Tesoro per 17.338 miliardi interamente nelle mani degli operatori economici. L'asta (che materialmente si svolgerà il 9 settembre) conferma la linea in atto ormai da inizio luglio di mantenere le emissioni di questi titoli a breve termine al di sotto dell'ammontare in scadenza, con una progressiva erosione del monte Bot in circolazione. A fine agosto infatti erano in circolazione Bot per 402.640 miliardi contro 406.197 di fine giugno.

Iritecna Da Genova lettera-appello a Ciampi

In una lettera al presidente del consiglio Carlo Azeglio Ciampi, sindacati e lavoratori genovesi di Iritecna chiedono un intervento straordinario del governo a favore dell'azienda impiantistica per scongiurare i tagli occupazionali prospettati. Il piano di ristrutturazione messo a punto dai vertici aziendali prevede l'invio in cassa integrazione di 400 dipendenti il 27 settembre prossimo, e altri 200 a partire dal primo gennaio. La lettera è stata consegnata ieri al prefetto di Genova Mario Zinelli, al termine di una manifestazione. Al presidente del consiglio, i lavoratori di Iritecna chiedono un confronto assieme alle organizzazioni sindacali, «non per aprire un dibattito, ma per costruire un percorso comune utile al paese». «L'avvio del piano di rilancio dell'impiantistica industriale, con la costruzione della Nuova Italmipianti, non può realizzarsi - si legge nella lettera - senza un suo risanamento finanziario e senza adeguati investimenti per lo sviluppo» non esclusa «una diversa composizione del pacchetto azionario della società».

Ansaldo: pioggia di ordini dal Medio Oriente

Medio oriente fortunato (ordini per 388 miliardi) per l'Ansaldo. L'azienda Finmeccanica (gruppo In), ha firmato un contratto del valore di 200 miliardi di lire con il Kuwait per la fornitura di impianti in grado di rendere potabili 600.000 metri cubi al giorno di acqua, proveniente da dissalatori. Ansaldo Industria, main contractor, curerà la progettazione e fornirà i componenti meccanici, mentre la società locale Al Bunyan avrà in carico le opere civili; la Jacorossi sarà responsabile della fornitura e montaggio dei materiali elettromeccanici e di quello dei componenti meccanici. Anche l'assioma fornirà dall'Ansaldo, che ha acquistato pure sei ordini dal governo egiziano per un valore di 125 miliardi di lire, sempre per il trattamento delle acque. A questi si aggiunge un altro contratto con l'Arabia Saudita, valore 45 miliardi, per il trasferimento di acqua per uso civile proveniente dai dissalatori del Golfo Persico verso la città di Riyadh; e un'ulteriore commessa di 20 miliardi è stata acquistata dall'Ansaldo in consorzio con l'Ermit di Milano, per fornire al Governato di Damasco, anche qui, un impianto di trattamento dell'acqua.

FRANCO BRIZZO

**Risanamento debito pubblico
Monti: «Bisogna rivedere la tassazione privilegiata su tutti i titoli di Stato»**

ROMA. Nell'odierno panorama economico italiano, per agevolare l'afflusso del risparmio privato verso finanziamenti legati al mondo produttivo, occorre, secondo l'economista Mario Monti, una vera e propria politica del debito pubblico che miri innanzitutto, in sede di legge Finanziaria, a ridurre il disavanzo corrente e a rimuovere, «da una certa data» ogni privilegio fiscale sui titoli di Stato. Il rettore dell'Università Bicocca delinea questa sua proposta in un articolo pubblicato sulla rivista «Banca» nel quale approfondisce i temi, dal debito pubblico al ruolo banca-impresa, dagli investimenti alla tassazione dei titoli di Stato. Monti punta l'attenzione proprio sul problema del debito pubblico e sulla necessità di coinvolgere maggiormente il risparmio di tutti verso forme di investimento «produttive» e meno verso quelle assolutamente improduttive, quali la sottoscrizione di Bot, Cct e Btp. «Una politica del debito pubblico - scrive fra l'altro - oggi non può non proporsi la discesa dei tassi di interesse, l'allungamento delle scadenze e l'eliminazione di una politica sistematica di remunerazione di premio alla

Dopo due anni di fidanzamento i due gruppi si sono fusi. Sarà un nuovo gigante dell'auto: 65 per cento francese e 35 svedese. Le due aziende daranno lavoro a 220mila addetti ma in Svezia si temono ripercussioni sul piano occupazionale.

Renault-Volvo, nasce il colosso del 2000

È nato ufficialmente il nuovo gigante dell'automobile: la Renault-Volvo. I due gruppi si sono fusi. Al primo va il 65 per cento, al secondo il 35. Sinergie e complementarità, già in atto dal '90, diventeranno ormai strutturali e strategiche. Si temono, soprattutto in Svezia, ripercussioni pesanti sui livelli occupazionali. I due soci danno lavoro oggi a più di 200mila persone. La distribuzione resta distinta.

La complementarità tra i due colossi riguarderà sia il settore industriale che quello commerciale. Per quanto riguarda il primo già nel '98 i due soci lanceranno ciascuno una gamma di veicoli che sarà costruita a partire da una piattaforma comune. La rete commerciale resta per ora distinta, ma le prime sinergie sono allo

studio per i sistemi logistici. Resta qualche interrogativo sulla compatibilità della fusione con il partenariato tra Volvo e Mitsubishi. Lo stato olandese, Volvo e il gruppo giapponese possiedono un terzo ciascuno della società Nedcar, che tra qualche mese sfonderà macchine Mitsubishi nel cuore dell'Europa. Ora anche Renault si ritrova comproprietaria, nel momento in cui chiede anch'essa, come gli altri costruttori europei, di abbassare le cifre dell'importazione dal Sol Levante. Anche se Schweitzer ha dimostrato di saper combattere con l'arma della competitività: il 10,6 del mercato europeo e il 31,6 di quello francese sono lì a dimostrarlo.

Una stretta di mano a tre, tra il presidente della Volvo Gyllenhammar (a sinistra), quello della Renault Schweitzer (a destra) ed il ministro francese per il commercio estero Longuet (al centro) sancisce la nascita del nuovo colosso dell'auto.



Vendite auto ancora giù Europa -16%, Italia -23%

MICHELE URBANO

MILANO. Il mercato dell'auto tiene sempre innestata la marcia indietro. Il numero delle vetture immatricolate nei paesi della Cee è calato del 16,8% nei primi otto mesi di quest'anno rispetto allo stesso periodo del '92. È l'Associazione europea tra i costruttori d'automobili (Acea) ad annotare come sia l'ottava flessione consecutiva dell'anno e la tredicesima dall'agosto '92: solo tra il '74 e il '75, durante la prima crisi petrolifera, si accumularono 15 variazioni negative. In termini assoluti le vendite gennaio-agosto sono state 8.030.300 (meno 16%) con un calo di vetture pari a 1.529.600 unità (-230.837 in Italia).

La mappa della crisi non è così omogenea. L'unica eccezione è la Gran Bretagna dove le immatricolazioni sono aumentate del 9,3%. Ma nel resto del vecchio continente il mercato delle quattro ruote ha davvero le gomme a terra. Qualche esempio? In Portogallo sono calate del 9,2%; in Danimarca del 12,8%; in Francia del 17,2%; in Olanda del 19,6%; in Germania del 20,3%; in Italia del 23,1%; in Irlanda del 24,2%; in Grecia e in Spagna addirittura del 26,5%. Sul mercato italiano nessuno somde. Nonostante la vita media del parco circolante sia intorno ai 14 anni ed è fra le più alte d'Europa, le vendite continuano a diminuire. A luglio la casa automobilistica che ha venduto di più è stata la Ford (15.537 consegne), seguita dalla Renault (12.599), dalla Volkswagen (12.497) e

dalla Opel-Gm (10.931). Ieri, non appena i dati dei costruttori hanno cominciato a essere noti, perfino la Borsa ne ha risentito. E a farne le spese sono state le azioni Fiat che hanno ricevuto un'altra spinta al ribasso fino a toccare un calo del 5,7%. Per la famiglia Agnelli - in attesa dell'effetto «Punto» che i concessionari aspettano fiduciosi - le uniche consolazioni sono che il modello in assoluto più venduto rimane sempre la «Uno» (175.926 consegnate negli otto mesi, seguita dalla «Panda» con 82.636 e, nell'ordine, dalla Ford «Fiesta» con 80.748, dalla «Golf» con 64.196 e dalla «Cinquocento» con 59.477 unità) e che tra luglio e agosto c'è stato un lieve recupero delle quote di mercato (dal 43,7 al 46,4%). Complessivamente, rispetto agli altri mesi, in agosto si sono limitati i danni con un calo di

E la Seat Volkswagen cederà la fabbrica Polo

MADRID. Già sotto pressione per la vicenda Lopez, il presidente della Volkswagen, Ferdinand Piech si trova ora a dover fronteggiare un'emergenza anche alla Seat, affiliata spagnola passata sotto il controllo della Vw nel 1986. I debiti e il crollo delle vendite della Seat sono stati oggetto di discussione in occasione della riunione straordinaria del consiglio di sorveglianza della Vw di venerdì, durante la quale, scrive il settimanale *Der Spiegel*, i vertici del gruppo sono stati informati da Piech della gravità della crisi alla Seat. Nel fine settimana un portavoce della Vw ha ammesso che la Seat si trova in gravi difficoltà finanziarie che rendono necessari «provvedimenti a breve termine», attualmente allo studio dei vertici, ed ha confermato che la società ha deciso di accelerare i piani per la vendita della fabbrica spagnola di Pamplona, dove si fabbrica la Polo, alla capogruppo, Volkswagen Ag, notizia confermata dalla stessa Seat. Secondo il quotidiano *Welt Am Sonntag*, la Seat chiuderà il '93 con una perdita di almeno 734 miliardi di lire. La Seat rischia il fallimento, scrive la stampa tedesca, a causa del crollo delle vendite (-42% in Germania nei primi sette mesi del '93) e del costo degli investimenti per 5,6 miliardi di marchi decisi dalla società negli ultimi quattro anni sotto la gestione di Carl Hahn. Buona parte dei fondi si è diretta verso l'impianto di Martorell, in Catalogna, inaugurato solennemente dal re Juan Carlos nel febbraio di quest'anno e che produce ora soltanto 600 auto al giorno contro una capacità giornaliera di 1.500 auto. Il *Financial Times* parla anche di una perizia speciale sui conti della Seat che Piech avrebbe ordinato di fronte all'esplosione del passivo della casa spagnola.

«appena» il 5,6%. Ma è un mese che non fa testo causa ferie. Le previsioni rimangono nere con un '93 ormai avviato a far registrare, in Europa, un tracollo del 16%. La stessa Cee è stata presa in contropiede. In aprile prevedeva un calo del 6,5% tanto che aveva ottenuto da Tokyo una riduzione del 9,4% delle esportazioni verso l'Europa. Con l'aggravarsi della situazione il nostro è ottenuto e i giapponesi ridussero la quota fino al 18,5%. I costruttori del vecchio continente, però, rimangono sul piede di guerra. «Anche se è un passo nella buona direzione - spiegano - non ci soddisfa perché è contrario allo spirito dell'intesa raggiunta lo scorso aprile, in quanto la quota di mercato giapponese aumenta rispetto al '92 invece di diminuire». Insomma, i costruttori euro-

pei vogliono ridurre ancora la quota di «auto gialle». Né li commuove sapere che il Giappone dal vecchio continente importa più auto. In agosto le vendite hanno coperto il 7,2% del mercato nipponico. Una quota record rispetto al precedente massimo del 6,7%, stabilito nel dicembre del '90. Ma i numeri assoluti rimangono comunque molto «poveri». Le case italiane hanno visto crescere il venduto addirittura del 27,5%: più a 338 unità, quelle francesi, invece, hanno accusato un calo del 40,5% (338 vetture). Ad andar male sono le tedesche che complessivamente hanno registrato una riduzione del 10% (6.290 consegne). Conviene però ricordare che i modelli «made in Germany» rappresentano il 48% dell'intero auto-import giapponese.