

Parla il ministro: cade un muro  
Si è capito che l'ecologia può essere  
per la ripresa economica e il lavoro  
più uno stimolo che un limite

«Con la casa di Torino ora ci vuole  
un vero accordo di programma  
E l'Ue non avrà nulla da obiettare»  
Opportunità anche per l'edilizia

Imi, si attendono  
1.300 miliardi  
dalla grande asta

NOSTRO SERVIZIO

# «L'ambiente risolleverà l'industria»

## Valdo Spini: l'auto elettrica non servirà soltanto ad Agnelli

La Fiat, ma non solo. «L'incentivo alla produzione di auto elettriche riguarda l'intero settore, e anche altri, come l'edilizia e i lavori pubblici», assicura il ministro dell'Ambiente, Valdo Spini. È un muro che cade: «Finalmente - dice il ministro - si afferma la grande idea dell'ambiente come stimolo allo sviluppo e all'occupazione e non solo come limite. Era ora che l'industria si misurasse con i temi ambientali».

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA. Difendere l'ambiente per difendere l'occupazione. È un muro antico e robustissimo - eretto da chi ha sempre guardato all'ambiente come un vincolo, un impaccio allo sviluppo o, al massimo, come un lusso che non ci si può permettere in tempi di crisi e di recessione - quello che potrebbe finalmente cadere con l'accordo sulla produzione di auto elettriche che insieme ad altri provvedimenti (per esempio il riciclaggio delle auto rotamate) dovrebbe contribuire a salvaguardare l'occupazione nel gruppo Fiat.

E non solo: «La questione - dice il ministro dell'Ambiente, Valdo Spini - riguarda anche altre aziende e l'intero settore che va incentivato. È l'esempio della Francia ci dice che lo sviluppo dell'auto elettrica può favorire l'occupazione anche in altri settori, dall'edilizia ai lavori pubblici».

In che modo? L'accordo sottoscritto il 28 luglio '92 tra i ministri francesi dell'Ambiente e dell'Industria, ente elettrico, gruppo Peugeot-Citroën e Renault - che non concede finanziamenti diretti alle imprese - prevede di creare attraverso gli enti locali delle infrastrutture, dalle corsie riservate ai parcheggi agli impianti di ricarica delle batterie, che incentivino l'uso dell'auto elettrica. È una strada interessante, forse più di quella della California, dove si prevede di arrivare al 2% di auto elettriche circolanti entro il '98.

Problemi enormi, ipotesi interessanti. Ma c'è lo scoglio dei costi. Con quali strumenti, e soprattutto, con quali finanziamenti si pensa di in-



La Panda a trazione elettrica. Sotto, il ministro Spini (a sinistra) e Costa (a destra)

tervenire?

Le cose discusse in questi giorni erano già contenute nel protocollo d'intesa che ho sottoscritto con la Fiat fin dal 28 giugno dell'anno scorso. Ora sarebbe importante trasformarlo in un vero e proprio accordo di programma. E in generale bisogna che quello di questi giorni non sia un impegno episodico, legato a una vertenza pur importante, ma diventi un impegno costante. Per quanto riguarda i quattrini, è già previsto che una parte dei mille mi-

liardi riservati alle aree urbane dal nuovo piano triennale per l'ambiente sia destinata ai finanziamenti del mezzo pubblico ecologico, elettrico o ibrido. Il bello di questa vicenda è che si comincia a prendere atto che la spinta alla diversificazione produttiva in un mercato per molti versi stagnante può venire proprio dall'ambiente.

Non c'è il rischio che un provvedimento che sembra studiato ad hoc per la Fiat venga considerato un'inde-

bita ingerenza dello Stato nel mercato?

No. Intanto perché non riguarda solo la Fiat, e poi perché l'Unione europea prevede esplicitamente gli aiuti alle imprese quando contribuiscono ad anticipare l'attuazione delle direttive. Quelle sull'inquinamento atmosferico e acustico, in questo caso. Invece di essere un paese che accoglie con riluttanza le direttive comunitarie, in questo campo possiamo diventare un paese che corre avanti.



### Costa: più efficienza nei trasporti locali o niente fondi

ROMA. Più efficienza ed economicità nei servizi pubblici, è questa la parola d'ordine lanciata dal ministro dei trasporti Raffaele Costa e che «ispira» il provvedimento adottato venerdì dal Consiglio dei ministri sulla riforma del trasporto pubblico locale. «Con le norme adottate - spiega Costa - si è voluto introdurre, sia pure gradualmente e senza strappi improvvisi, il criterio dell'efficienza e dell'economicità nei servizi pubblici. È evidente - ha aggiunto il ministro - che

potranno esserci dei costi anche rilevanti e non soltanto di ordine finanziario. Ma vanno affrontati se vogliamo davvero superare una volta per tutte i criteri dello statalismo e dell'assistenzialismo, improduttivi, insufficienti e costosi per l'intera collettività».

Costa ha poi ricordato che vi sono aziende, come il consorzio che gestisce la Roma-Viterbo (500 dipendenti per 102 chilometri di linea) che a fronte di spese per 50 miliardi hanno incassato meno di 3 miliar-

di, o come le ferrovie Appulo-Lucane (1.265 dipendenti per 185 chilometri di linea) che hanno speso 150 miliardi incassandone circa 7,5. Le ferrovie della Calabria - prosegue ancora Costa - che nel '92 hanno speso oltre 200 miliardi incassandone solo 10 o la Roma-Pantano (18 chilometri ed un organico di 413 dipendenti, uno ogni 45 metri di strada ferroviaria) che nell'ultimo anno ha speso 40 miliardi guadagnando poco più di 1,5.

Il provvedimento, infatti,

prevede fra l'altro, l'esclusione dai contributi statali delle aziende che non incasseranno un corrispettivo pari ad almeno il 30% delle spese di gestione. «Il governo - ha spiegato Costa - ripianerà il 50% del disavanzo esistente, con un'adeguata ristrutturazione delle aziende di trasporto pubblico attraverso una serie di conferenze di servizi per accertare anche ogni eccedenza di personale, mentre il restante 50% sarà a carico degli enti locali e delle regioni. Il mero ripiano -

ha però aggiunto Costa - di per sé serve a poco, se non si accompagna ad una direttiva più rigorosa che impedisca il riciclaggio di questa stessa situazione deficitaria in breve tempo». «Per tale ragione - ha aggiunto - è stata inserita la norma che esclude dalle provvidenze quelle aziende che a regime, nel '94-'95 non incasseranno un corrispettivo almeno del 30% (il 35% a partire dall'anno successivo), delle spese di gestione mediante incrementi annui di almeno il 5%».

### L'INTERVENTO

#### La trattativa Fiat? Non è certo chiusa e su Mirafiori non ci sono certezze

SUSANNA CAMUSSO

Negli ultimi giorni i giornali e gli altri mezzi di informazione diffondono l'opinione che la vertenza Fiat si avvicina alla conclusione. Ma non è proprio così.

Senza dubbio l'impegno del governo, che si appresta a favorire scelte (è il caso dei progetti per l'auto elettrica) e mettere in campo risorse per evitare la progressiva chiusura dell'Alfa Romeo di Arese e quella immediata della Sevel di Pomigliano, potrà contribuire, se corrisponderà a impegni precisi della Fiat, ad individuare fin dai prossimi giorni soluzioni positive. Al contrario la Fiat, e questo pesa non poco sul negoziato, continua a minacciare di agire unilateralmente mettendo in cassa integrazione 12.500 lavoratori se non si arriverà all'accordo entro il 15 gennaio.

Il governo prospetta ipotesi di ampio respiro, che riguardano questioni di interesse generale come il congestionamento del traffico e il crescente inquinamento dei centri urbani; invece il piano Fiat, seppure a lungo termine, appare legato soltanto all'idea di partecipare, come comprimario e non come protagonista, al mercato europeo dell'auto. Come fine esplicito ha solo quello di recuperare i ritardi accumulati con il rischio di accumularne ancora.

In questa mancanza di prospettive si manifesta tutta la criticità del futuro; in particolare a Torino, nello stabilimento emblematico della capitale dell'auto, Mirafiori, che dal piano Fiat esce fortemente ridimensionato.

Non convince dunque, proprio per questo quadro di riferimento, la dichiarazione fatta dalla Fiat di «congiunturalità» della crisi del settore e quindi delle eccedenze. Sia perché ci sono troppe reticenze su volumi produttivi dei prossimi anni, sull'occupazione e sulle scelte future; sia perché l'azienda propone soluzioni che allontanano lavoratori e lavoratrici dalle fabbriche e dagli uffici.

Ora, e come sindacati l'abbiamo più volte ripetuto anche al governo, bisogna discutere di politica industriale, del ruolo e delle prospettive della produzione dell'auto nel nostro paese. E per fare in modo che queste prospettive si possano concretizzare, occorre arrivare ai prossimi anni salvaguardando il patrimonio professionale esistente, ad Arese come a Torino.

La volontà della Fiat di sommare ridimensionamento a utilizzo della cassa integrazione a zero ore, a Mirafiori come a Rivalta, è l'opposto. È l'esplicitazione che tra l'annunciazione teorica fatta dalla Fiat del mantenimento della capacità produttiva e le scelte concrete di produzione, vi è un divario tale da rappresentare un altro grande punto critico e un ostacolo consistente alla possibile conclusione del negoziato.

L'obiettivo di salvaguardare l'occupazione a Torino è possibile e necessario, e permette di mantenere intatte le risorse umane e professionali per scommettere sul futuro. Abbiamo anche lo strumento per farlo, i contratti di solidarietà. Sappiamo bene che i contratti di solidarietà sono una sfida alla Fiat, perché farli vuol dire affrontare gli orari di lavoro, i modelli organizzativi, la formazione, ma in questa sfida ci possono essere risposte alle preoccupazioni dei lavoratori e delle lavoratrici di Torino. Se si segue questa strada si può dire che la prospettiva non è drammatica perché le risorse per la ripresa per progettare il futuro non vengono pregiudicate.

\*segretaria nazionale Fiom-Cgil, responsabile settore auto

ROMA. Entra nella fase operativa l'Opv sulle azioni dell'Imi. Mentre da New York arriva la notizia che la Sec (la Consob Usa) ha dato il via libera alla quotazione delle azioni della banca italiana, su alcuni quotidiani è stato pubblicato oggi l'avviso al pubblico dell'offerta che contiene tutta una serie di novità. Innanzitutto, fra i soggetti che partecipano all'operazione, ci sono, oltre al Tesoro che detiene il 50%, anche la Banca Popolare di Bergamo-Credito Varesino (0,3% del capitale), la Banca Popolare di Novara (1%), il Banco di Napoli (4,3%), la Consap (9,3%), l'Inail (2,2%), l'Inps (1,04%) e la Ras (4,6%). Coordinatore e capofila dell'Opv sarà l'Imi, coadiuvato da due società del gruppo, la banca Fideuram e la Sigeco Sim. Del consorzio fanno parte complessivamente 84 banche, tra le quali Mediobanca, e 8 fra le principali Sim.

Dal bando emerge che nell'ambito dell'Opv, che riguarderà almeno il 30% del capitale dell'Imi, in nessun caso potrà essere assegnato ad alcun richiedente un numero di azioni superiore ai 6 milioni, pari all'1% del capitale, mentre viene confermato il quantitativo minimo di 250 azioni. Altra novità è l'assegnazione di una quota, fino a un massimo di 5 milioni di azioni, ai dipendenti in servizio e pensionati del gruppo. L'incasso previsto varierà da un minimo di 588 miliardi ad un massimo di 1.320 miliardi. Anche per l'Imi, inoltre, sarà prevista la clausola delle «bonus shares», vale a dire l'assegnazione gratuita di una azione ordinaria con godimento 1 gennaio '96 per ogni 10 azioni possedute (fino a un massimo di 300 azioni gratuite), a ciascun assegnatario che abbia conservato, senza soluzione di continuità, la proprietà delle azioni ottenute a seguito dell'Opv. Questa attribuzione gratuita avverrà nel


periodo compreso fra il 1 gennaio '97 ed il 31 marzo dello stesso anno. Si tratterà di azioni che andranno ad aggiungersi al quantitativo dell'Opv che riguarderà da un minimo di 60 ad un massimo di 120 milioni di azioni, da nominali 5.000 lire. L'Opv è parte di un'offerta globale di azioni nella quale è prevista anche un'offerta pubblica riservata agli Usa ed un collocamento privato destinato ad investitori professionali. L'ammontare complessivo dell'offerta globale sarà comunicato al pubblico entro il giorno precedente l'avvio dell'Opv. Le relative domande di adesioni potranno essere presentate dal 31 gennaio prossimo al 4 febbraio, salvo chiusura anticipata. Le azioni verranno collocate ad un prezzo compreso tra un minimo di 9.800 ed un massimo di 11.000 lire che sarà lo stesso per l'Opv, per l'offerta Usa e per quella istituzionale. Anche il prezzo verrà comunicato entro il giorno antecedente l'inizio dell'Opv. Il Tesoro si riserva anche la facoltà di ritirare l'offerta qualora dovessero verificarsi eventi eccezionali che comportino mutamenti straordinari nei mercati finanziari tali da pregiudicare il buon esito dell'operazione, oppure nel caso in cui non si dovesse raggiungere l'intesa fra il Tesoro, l'Imi e la Warburg Securities sulla determinazione del prezzo d'offerta.

La sollecitazione al pubblico risparmio, precisa il bando non può avvenire se non previa consegna di copia del prospetto informativo. Prospetto che sarà disponibile presso le casse incaricate e presso le sedi del consiglio di borsa a partire dal 17 gennaio. Infine un'avvertenza dovuta sui rischi dell'operazione: l'avviso sottolinea che all'Opv sono connessi i rischi tipici di un investimento in titoli azionari.

### I «misteri» della Fininvest

#### In arrivo interrogazione Pds Nel mirino: proprietà, fisco e i soldi di Forza Italia

ROMA. Nella prossima settimana il gruppo Pds della Camera presenterà al governo un'interrogazione mirata a conoscere con precisione l'assetto proprietario del gruppo Fininvest e i termini del ricorso a società fiduciarie, anche per i particolari riflessi fiscali. Lo annuncia in una nota lo stesso capogruppo del partito in Commissione Finanze, Lanfranco Turci. «Vorremmo conoscere - scrive Turci - alla luce dei precedenti gravi dell'ultimo anno, il livello di indebitamento bancario del gruppo in relazione al suo fatturato e alla sua consistenza patrimoniale». Il Pds, spiega ancora il deputato, non è mosso da alcuna «volontà preconcetta» contro il gruppo Fininvest, ma dall'esigenza di «elementari norme di trasparenza e conoscenza» che sono obbligatorie di fronte a «rilevanti interessi pubblici e sociali» che fanno capo al gruppo guidato da Silvio Berlusconi e «cui certo non giova in termini di chiarezza l'attuale intreccio politica-impresa». Sempre a proposito di Berlusconi, Turci si chiede anche chi paghi le spese della nuova conformazione politica Forza Italia: «Berlusconi con le sue risorse personali o Fininvest?», ricordando che «per un Berlusconi leader liberaldemocratico e antifisco, la trasparenza e la correttezza fiscale dovrebbero essere requisiti da vantare per eccellenza. Inutile dunque che il gruppo di segrete finge di sprizzare indignazione per una corretta e documentata indagine giornalistica».

navigare 

L'abbigliamento per l'uomo sportivo e per il tempo libero

Due marchi nella carovana del grande ciclismo

BLUE STORM 

Calzature che camminano nel mondo