

Il vertice sul dollaro da oggi a Parigi

# Per la «nevrosi» delle monete terapia difficile

Pressioni Usa su Tokio e Bonn perché facciano da locomotive - Il deficit americano - Volker: una riunione «senza troppa importanza»

Notte servizio

PARIGI — Un anno e mezzo fa, all'hotel Plaza di New York, i ministri delle finanze dei cinque paesi più ricchi del mondo (America, Repubblica federale tedesca, Giappone, Francia e Inghilterra) inaugurarono la strategia della «caduta del dollaro» che allora valeva ancora un po' meno di 2 mila lire. Oggi quegli stessi cinque, e domani sette (Italia e Canada in più) con l'aggiunta dei rispettivi direttori delle banche centrali, si ritroveranno a Parigi per cercare di mettere un freno a questa caduta e per stabilizzare un dollaro che ha perduto, cammin facendo, il 40% del suo valore e il cui costante fluttuare è alla radice dell'attuale marea monetaria.

Come introduzione a questa riunione ascolta con speranza ma anche con qualche scetticismo dei circoli economico-finanziari e dalle cancellerie europee, dove non ci si attende alcun risultato spettacolare ma soltanto qualche misura concreta capace di guarire temporaneamente la nevrosi che si è impadronita dei mercati dei cambi — il Giappone ha annunciato ieri mattina la quinta riduzione consecutiva del tasso di sconto (2,5%, il più basso livello storico) come prima garanzia fornita agli Stati Uniti che premono da molto tempo su Bonn e su Tokio affinché rianziano e rigorosamente le rispettive economie e si facciano in qualche modo le «vicomiti» di una ripresa che aumenterebbe i consumi interni e aprirebbe nuovi sbocchi alle esportazioni americane. La Repubblica federale tedesca, del resto, dovrebbe seguire a ruota il Giappone accedendo alla prima metà di quest'anno la seconda diminuzione delle imposte previste per il 1988 e destinata anch'essa a stimolare la domanda interna.

In effetti, qual è il problema di fondo che rende difficile l'accordo? Come è noto, gli Stati Uniti hanno un deficit di bilancio commerciale (170-200 miliardi di dollari nel 1986) ma non possono certo sperare di colmarlo con un dollaro in crescita e coi mercati europei a limitata capacità di assorbimento del prodotto americano. Per partecipare dunque alla stabilizzazione e al rigoglio economico del Giappone e degli europei in generale delle misure concrete destinate a favorire la progressiva riduzione del loro deficit. Resta, a questo punto, da stabilire il modo, le tecniche più adatte per arrivare a questa stabilizzazione.

Il segretario al Tesoro James Baker, che in un certo senso fu il padre dell'operazione di riduzione del valore del dollaro, sarebbe disposto ad accettare oggi quello che ha sempre rifiutato e cioè la creazione di «zone di

variabilità» (Europa, Giappone e Stati Uniti) dove agirebbero meccanismi di intervento delle banche centrali destinati a limitare le eccessive fluttuazioni monetarie, e soprattutto quelle del dollaro una specie di «serpente monetario», insomma, o di Sme (sistema monetario europeo) a livello mondiale, una vecchia idea che Jacques Delors avrebbe avanzato quando ancora era ministro delle finanze con la benedizione del presidente Mitterrand. Così almeno affermano certi quotidiani francesi per i quali la Francia deve sempre essere prima in tutto, per i quali va riconosciuto alla Francia il genio di anticipare strategie che altri scoprono con due o dieci anni di ritardo.

A questo punto però altri osservatori meno ottimisti, intervengono per dire che tutto potrebbe concludersi domenica sera con una bella dichiarazione di intenzioni sulla volontà comune di stabilizzare il dollaro e di stimolare le economie dei paesi che hanno bilance commerciali largamente attive. E' arriverci al prossimo vertice.

A gettare acqua sul fuoco di certi entusiasmi, manifestatisi anche sui mercati dei cambi alle prime notizie di questo vertice, è stato probabilmente lo stesso Baker il quale ha tenuto a precisare, ieri mattina, che il incontro parigino non era per nulla «un incontro urgente, cioè straordinario», che qualsiasi incontro del genere non è necessario se il produttore di accordi è e che qualsiasi accordo «non conduce obbligatoriamente a profonde trasformazioni dell'economia mondiale». Quanto a Paul Volker, direttore della riserva federale, aveva tenuto a dire che «una parte che non bisogna accordare troppa importanza a questa riunione», e dall'altra che la possibilità di creare le cosiddette «zone di variabilità» era del tutto prematura.

Ma ogni giorno, sui mercati mondiali, circolano e si cambiano attualmente 200 miliardi di dollari (l'equivalente del bilancio francese, nota «Liberation») e che non prendere misure anche temporanee per stabilizzare il dollaro potrebbe significare a scadenza non troppo lunga una irrimediabile tempesta prima monetaria e poi economica. E allora da questo vertice, anche se non urgente, è disposto a dare sulla luce un elefante una via di mezzo, insomma, tanto per dar fiato un po' alle economie e di più alle speranze.

Augusto Pancaldi

# Lo yen al 2,5 per cento Ma in Italia si parla di denaro ancor più caro

La riduzione del tasso di sconto in Giappone in un clima di preoccupazione - Esplosione del credito in Italia ma solo per pochi

ROMA — La Banca centrale di Giappone ha ridotto il tasso di sconto al 2,5%. Fra mugugni e richieste di garanzia di un dollaro meno stracciato, il governatore Satoshi Sumita non ha avuto alcuna spiegazione economica ai giornalisti che lo interrogavano: Washington aveva chiesto una concessione per sedersi al tavolo della trattativa, che inizia domani a Parigi e Tokyo ha deciso di farlo. Poteva essere, al contrario, l'apoteosi di una lunga epoca di ininterrotto sviluppo poiché bisogna andare cinquanta anni indietro per ritrovare un tasso di sconto così basso. Al culmine del successo il paese che vanta il maggior credito verso gli Stati Uniti e verso numerosi altri paesi abbassa il prezzo del proprio denaro.

Non è stata fatta alcuna esaltazione perché quel miracolo della disinflazione è stato ottenuto al prezzo più alto la fine della quasi-piena occupazione. Le statistiche giapponesi parlano di due milioni di senza lavoro, una percentuale del 3,5% fra le più basse toccate in Europa o negli Stati Uniti. Ma una delegazione dei socialisti giapponesi ha ricalcolato la percentuale al 6%, usando i metodi internazionali. Perdoni il lavoro quei miracolosi operai che con abilità e sacrificio di salario determinarono l'invulso del prodotto industriale giapponese sul mercato mondiale.

Il tasso di sconto è il passaporto per il vertice monetario che si tiene domani a Parigi. Già oggi arrivano i ministri delle Finanze e i governatori delle banche centrali di Washington, Tokio, Bonn, Londra. I cinque paesi detentori delle monete di più largo uso internazionale non hanno voluto privarsi di una

riunione fra loro prima del vertice vero e proprio, che sarà a sette, come hanno chiesto Italia e Canada, convocati per domenica mattina alle 9,30. L'ottavo Mark Eskens, presidente di turno del consiglio dei ministri finanziari alla Comunità Europea, ritiene persino ingiurioso che la rappresentanza collettiva della Cee sia esclusa. Non possiede la Cee anche una moneta, l'ecu (scudo) usato nella finanza internazionale molto più largamente di sterlina, marco e franco francese? La risposta è semplice per i primi tedeschi, membri della Comunità, non vogliono sentir parlare di rappresentanza collettiva Cee e di Ecu quale moneta internazionale.

Il vertice di Parigi non vede confrontarsi due o più schieramenti di Stati. La divisione sulla politica monetaria passa all'interno di ciascun paese. Giovedì, al Senato degli Stati Uniti, il democratico Proxmire ha attaccato duramente il Comitato monetario della Riserva Federale — difeso dal suo stesso presidente Paul Volker — che ha deciso di non controllare più M1, cioè l'incremento della carta moneta messa in circolazione. Fautori di un rilancio dell'industria i democratici statunitensi non per questo accettano che si stampino dollari a ruota libera per farne calare il cambio attraverso l'artificiosa abbondanza.

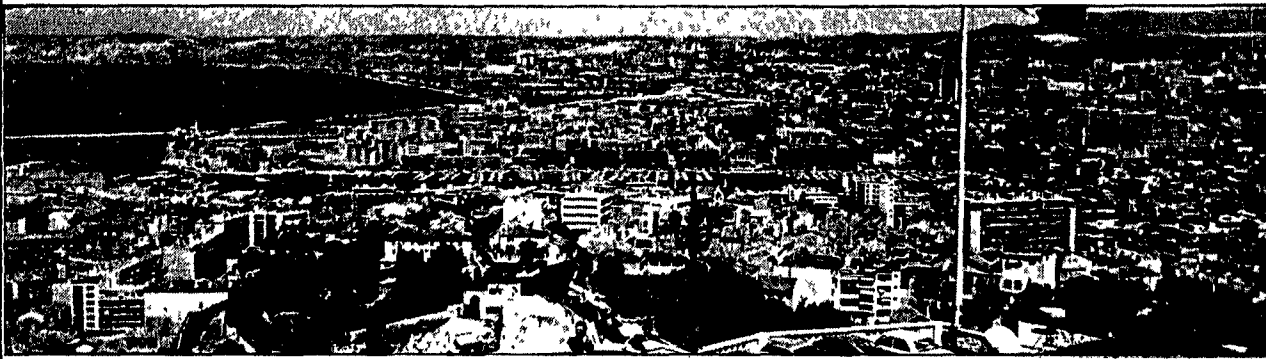
Nella riunione che si è svolta venerdì presso la Banca d'Italia fra il governatore C. A. Ciampi e i principali amministratori delle banche commerciali la scena è stata un po' diversa. Il credito interno ha sfondato le linee a gennaio, aumentando del 14% rispetto all'8% di incre-

mento dei redditi monetari (inflazione inclusa). Poiché nessuno fa incetta di lire alla stessa maniera dei dollari chi ha voluto tanto denaro? L'informazione è rimasta nelle borse dei banchieri. Sarebbero i più grossi gruppi finanziari italiani, gli stessi che hanno cavalcato il boom della borsa, ad assorbire la maggior parte del credito. Con la corresponsabilità dei banchieri che avrebbero erogato centinaia di miliardi di 8-9,5% d'interesse cioè tre-quattro punti al di sotto di quei tassi primari che si dicono fatti per la «migliore clientela».

Ed ora? Saliranno certi tassi, si stringerà il credito. Poiché un certo margine è stato consumato — i crediti in eccesso non rientreranno — avremo un accresciuto squilibrio fisiologico fra la domanda di credito per gli investimenti e le disponibilità. Il ministro del Tesoro Giovanni Goria e il governatore C. A. Ciampi vanno a Parigi a buttare acqua sull'idea di una manovra collettiva che favorisca l'espansione ed il riassorbimento della disoccupazione. Anche se la carovana internazionale si muoverà verso la riduzione dei tassi d'interesse, l'economia italiana difficilmente potrà mantenere l'aggancio.

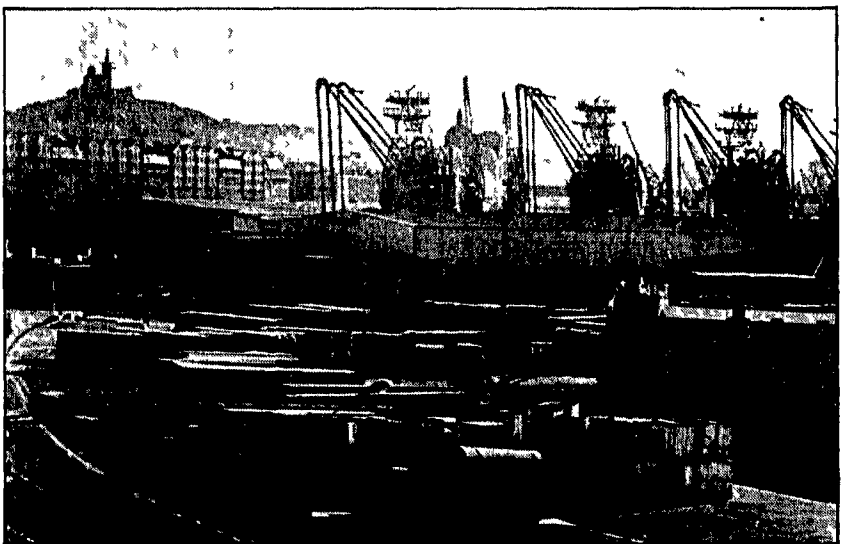
Certo, il ministro Goria potrà posare a volontà al tavolo del Sette Grandi. L'oggetto della discussione è quel tavolo, le condizioni monetarie di uno sviluppo più equilibrato, gli sfuggono il momento favorevole del mercato mondiale — abbiamo importato il 9,5% in più pagando un prezzo inferiore del 17,5% nel 1986 — e rapidamente passando ed il livello di disoccupazione resta in Italia del 10,5%.

Renzo Stefanelli



# I padroni dei porti francesi: fare come in Italia Marsiglia fa i conti Sì, Genova costa meno

Una eloquente conferma: nello scalo francese il movimento di un contenitore costa 400 franchi in più - Squadre operaie esuberanti? Ecco un confronto - Avvenire da clandestini?



Una immagine del porto di Marsiglia e in alto una veduta panoramica della città

**Del nostro inviato**  
MARSIGLIA — «Vogliamo fare come a Genova ridurre gli organici delle squadre dei portuali». Ho un piccolo turbamento. Dove mi trovo? Sono forse in un vecchio porto italiano? No, chi parla così è un signore alto ed elegante, raffinato esponente della burocrazia francese è Jean Paul Blanchet, direttore di tutto il settore commerciale del porto autonomo di Marsiglia, una specie di Roberto D'Alessandro (il manager del Consorzio del porto di Genova) transalpino. «Vogliamo portare le squadre dei dockers, degli scaricatori — prosegue con la sua erre moscia — da 22 come sono ora a Marsiglia, a 9-10 come sono a Genova». Il cronista è palesemente smarrito e vorrebbe chiedere la consulenza di Giorgio Bocca, esperto in scaricatori di Porto. Avevano forse scritto in tutte le saie — con l'avvincente collaborazione di una società americana di relazioni pubbliche — che Genova era un caso duplice, con un porto occupato da una mandria di fannulloni, la famosa Compagnia unica dei portuali del consorzio Paride Batini? Non avevano detto, forniti di ampia documentazione, che in quel «bubbone», la Compagnia appunto, c'erano le ragioni inconfutabili del collasso del traffico marittimo con tutti i container che fuggivano a Rotterdam e a Marsiglia?

Invece proprio qui a Marsiglia — mentre giungono gli echi di uno sciopero ad oltranza che coinvolge a Rotterdam 10 mila portuali — è possibile constatare una piccola smentita: verità esistono problemi in tutti gli scali marittimi, e ovunque si cerca di risolverli usando soltanto la scure sul costo del lavoro. Qui a Marsiglia non c'è compagnia di fannulloni. Paride Batini, l'italiana fatta di scallini, autogestiti, per usare i termini della campagna promozionale a favore del manager Roberto D'Alessandro. Qui c'è ancora la «chiavata» dei lavoratori alle 5,30 del mattino, fatta non dal «caffè» appunto, ma da una decina di società private, dai signori imprenditori, detti «soci» e che si dividono le «chiavate» in italiano. Uno di questi è anche l'elegante Jean Paul Blanchet che mi sta parlando. Ma l'azienda della Compagnia non ha risolto magicamente le difficoltà. Tut'altra Certo, anche qui i

portuali hanno il loro «statuto particolare, un loro minimo salariale «garantito» quando non lavorano. In Europa, quando il mio scaricatore marsigliese e penso a quelli che scolorano ad Amsterdam o a Genova, a quelli che qui attendono un'87 difficile e al fatto che nessuno li coordina, al fatto che non hanno ancora un vero sindacato europeo.

Ma torniamo a raccontare di questo porto. Il bilancio del 1986 — mi dice Jean Rousselet, il presidente del consiglio di amministrazione del porto — è buono, malgrado le difficoltà. La parte positiva è dovuta in larga misura in quel «18% del profitto petrolifero. C'è invece un leggero calo (-3%) per quanto riguarda il numero dei container (si vede che non sono stati dirottati da Genova a Marsiglia). Fatto sta che anche qui le cifre volano. E allora ci consegniamo questi tassi di incremento relativi al tonnellaggio del 1986 rispetto ad un anno prima. Al primo posto c'è Marsiglia con un +8,9%, poi Genova con un +5,1%, poi Anversa +4,6%, Rotterdam

+2,4, Barcellona -2,6, Le Havre con un -3,1%, Livorno -3,1%, Amburgo -8,4%. E scopriamo un altro dato singolare raccolto da un amministratore importante di Marsiglia e riportato da Le Monde: il costo delle operazioni di scarico di un contenitore è fatturato 1.400 franchi a Marsiglia e 1.000 franchi a Genova. Avete capito bene: Genova costa meno.

E sulla base di queste cifre (forse anche qui c'è una specie di società di relazioni pubbliche) che tutti i dirigenti del porto autonomo di Marsiglia insistono su un solo chiodo bisogna tagliare gli organici della metà. «Ogni mattina — dice Rousselet — uno scaricatore su tre non trova lavoro, il costo del lavoro pesa del 45%; sui nostri bilanci, i dockers sono già calati in un anno del 4,7% nel porto di Marsiglia e del 2% a Fos (il secondo porto, più moderno, vicino alla città), ma non basta». Gli scaricatori lungo i 16 chilometri di banchina, sono in totale circa 2.000, solo 800 sono detti «permanenti», lavorano cioè tutti i giorni. Gli altri, muniti di una carta con una grande «G» (garantiti), con tanto di fotografia, si presentano al «centro di assunzione» ogni mattina. Qui i rappresentanti degli industriali li assumono a seconda delle necessità. Qualche volta, se c'è molto lavoro, si passa all'assunzione libera, aperta anche agli occasionisti e al «completamento».

E quello che si vuol fare a Genova? Distruggere il cosiddetto «monopolio» della Compagnia dei portuali e creare tanti accettori privati. Ma questo ha forse risolto i problemi di Marsiglia? No, come abbiamo visto. Anal, ne ha creati degli altri. C'è ad esempio una località qui vicino, Anjoly — raccontano i dockers — dove esiste una specie di porto secco, una piattaforma dove avviene una parte dello scarico e carico dei container, ricorrendo però al lavoro nero, al lavoro cioè «destinato». C'è un altro progetto di creare spazi apposti nel porto tradizionale per questo lavoro, oppure di spostare i dockers con la loro tessera «G» ad Anjoly. Non hanno ancora risposto, finora. Ecco quello che avverrà nei porti del futuro: il trionfo del lavoro clandestino e, davvero, del «fronte del porto» selvaggio. Ma è modernità questa?

Bruno Ugolini

# Forse per lo scalo ligure si apre qualche spiraglio

Incontro tra il sindaco ed il presidente della Regione con D'Alessandro - Al termine un documento comune - Solidarietà ai «camalli» di Nanni Loy, Dario Fo, Milva, Benigni, Poli

specificazioni applicative. «L'avvio immediato della sperimentazione — prosegue e conclude il documento — con spirito collaborativo da parte di tutti i soggetti, costituisce la premessa indispensabile e l'occasione concreta per introdurre tutti gli opportuni correttivi che il passaggio dalla progettualità e dalla contrattazione alla realizzazione operativa suggerirà, saranno in questa fase preziosi i contributi di competenza ed esperienza di tutte le parti sociali e dei diversi operatori portuali».

Ma sarà possibile, è stato poi chiesto a D'Alessandro, in punto d'incontro concreto, con il discorso delle priorità impostato dalla Compagnia unica? «Per il momento — ha risposto — non sono in grado di prevederlo, noi pensiamo di lavorare fortemente per il raggiungimento, prima di tutto, di un accordo sul esodo, quindi svilupperemo i vari punti della sperimentazione».

Prima di incontrarsi con i vertici del Consorzio, Magnani Mori e Campari avevano ricevuto gli utenti del porto, che hanno riconfermato il loro rigido schieramento a favore del Cap «Noi crediamo» — ha spiegato l'armatore Aldo Grimaldi — che per non perdere un'occasione storica per il rilancio del porto, sia necessario un accordo giusto, ci preoccupa solo il rischio di una soluzione compromissoria e quindi

pasticcata se si perpetuassero l'incertezza e la confusione dei ruoli, ne deriverebbe una dannosa conflittualità perenne».

La «conflittualità», per altro, non soffre di assenza di spunti immediati ieri mattina i consorziati si sono riuniti in assemblea con i sindacati contro la minaccia di cassa integrazione, hanno deciso un primo pacchetto di iniziative, ovvero l'astensione dello straordinario, comunque, e dal lavoro in caso di pioggia.

Ma ci sono anche iniziative più spettacolari: il circolo culturale della Compagnia unica «Luigi Rumi» ha indetto per giovedì prossimo, alle 21, nella Sala Chiaramata, un meeting che ha come primo obiettivo — affermano gli organizzatori — quello di smentire l'immagine artificiosa del lavoratore del porto chiuso e isolato. Anchor-situation sarà Nanni Loy che improvviserà, secondo il suo stile, una serata all'insegna della musica, dello spettacolo e dello sport. Il programma del meeting è in fase di messa a punto, fra gli scogli dei precedenti impegni di molte star, hanno ad esempio inviato testimonianza di solidarietà, dai vari luoghi delle tournées all'estero, Dario Fo, Milva, Roberto Benigni e Paolo Poli.

Rossella Michienzi

# Giovedì sciopero generale di tutti i porti

Si fermeranno (24 ore) i lavoratori delle Compagnie e dei Consorzi - La decisione presa ieri dalle organizzazioni sindacali di categoria dopo che Degan ha rifiutato un incontro - Accuse al ministro: «Straccia gli accordi. Vuole trasformare in un obbligo i prepensionamenti»

ROMA — Giovedì per 24 ore si fermano i porti. Ieri si sono riunite le segreterie dei sindacati trasporti di Cgil, Cisl, Uil e hanno deciso di chiamare alla loro tutti i lavoratori portuali, tanto delle Compagnie quanto dei consorzi. Nel mirino del sindacato è il modo come il ministro della Marina mercantile, Degan, sta attuando la legge sull'esodo, quel provvedimento, cioè, votato dal Parlamento per ridurre attraverso il prepensionamento l'occupazione negli scali marittimi (dovrebbero essere interessate circa 4000 persone). Il dissenso è nato dalle Compagnie e Uiltrasporti. Degan stabilisce la messa fuori produzione di un numero eccessivo di lavoratori, con rigidità incompatibili con le esigenze di produzione.

Al centro dello scontro vi è la decisione del ministro della

Marina mercantile di costringere ad andarsene in pensione chiunque rientri nelle condizioni previste dalla legge. In questo modo si vuole introdurre surrettiziamente l'obbligatorietà dell'esodo che invece la legge prevede come rigorosamente volontario, affermano secche le organizzazioni dei trasporti — hanno deciso lo sciopero dopo che Degan ha rifiutato un incontro che i sindacati volevano per chiedergli di sospendere l'applicazione delle «procedure» (in pratica la messa in cassa integrazione dei candidati, volontari o meno, al prepensionamento).

Secondo Uil, Fil e Uiltrasporti il comportamento di Degan costituisce «la riconferma di una linea del governo che vuole escludere il sindacato dalla contrattazione dei processi di ristrutturazione, scaricando esclusivamente sui lavoratori il

recupero di efficienza e la responsabilità della crisi».

Secondo Sergio Mezzanotte, segretario nazionale della Filil, «siamo in presenza di un attacco generalizzato contro i lavoratori portuali». Prima — dice il sindacalista — vi era stato il tentativo, rintuzato, dell'ex ministro della Marina mercantile, Carla di mettere in discussione la «riserva portuale» (quelle norme del codice della navigazione che assegnano alle compagnie i compiti di carico, scarico e movimentazione delle merci in banchina). Poi vi è stato l'attacco scoperto di D'Alessandro alla compagnia di Genova. Adesso, infine, vi è il comportamento di Degan che va avanti a testa bassa sulla sua strada, stravolgendo accordi sottoscritti a palazzo Chigi ed infischiosandone delle richieste sindacali di contrattare non soltanto l'esodo, ma anche la politica di investimenti e ristrutturazione del sistema portuale».