

Borsa
-0,39
Indice
Mib 1010
(+1% dal
2-1-1989)



Lira
Migliora
le sue
posizioni
sulle monete
dello Sme



Dollaro
Ha toccato
livelli
altissimi
(in Italia
1366,50 lire)



ECONOMIA & LAVORO

Superstet
I ritardi
ancora
di scena?

GILDO CAMPESATO

ROMA. Settimana decisiva per le telecomunicazioni pubbliche. Sembra quasi un rito, regolarmente ripetuto a scadenze fisse sulla stampa ed altrettanto regolarmente smentito dai fatti. Eppure la voglia di ripetere il refrain a costo di annoiare il lettore ed essere turpiti dai fatti è grande. Infatti, nuovi ritardi appaiono ormai ben oltre il limite della decenza e soprattutto rischiano di logorare ancor più l'immagine e la credibilità dell'industria delle telecomunicazioni pubbliche in un momento in cui si fanno decisivi gli accordi e le relazioni con le imprese straniere. È il caso dell'Italtel: è vero che i pretendenti al matrimonio sono molti e quindi il ritardo nella scelta del partner può anche servire a far lievitare la dote come si è visto con i rilanci di Alcatel e Siemens. Ma è tutto da vedere se questa specie di asta impropria sia il modo più corretto per arrivare ad una scelta mediata e vantaggiosa per le prospettive delle telecomunicazioni italiane. Indubbiamente la materia è complessa, intricata e di difficile soluzione visto che presuppone valutazioni non soltanto economiche (sono in ballo investimenti per migliaia di miliardi) o tecniche (è in gioco il totale ammodernamento della disastrosa rete di comunicazioni) ma anche di natura politica (scegliere per l'Italtel un partner europeo o statunitense può assumere valenze diverse in un'Europa che si appressa a diventare mercato globale). Tuttavia, si ha l'impressione che i ripetuti rinvii della scelta (o della esplicitazione della scelta) più che far fronte all'improvvisamente determinarsi di nuove esigenze di più approfondita valutazione delle ipotesi in campo, servano soprattutto a dar corpo a manovre di condimento, pressioni di lobby, coinvolgimento di partiti in cose che non li dovrebbero riguardare. Del resto sono davanti a tutti le dichiarazioni e le prese di posizione di questo o quel personaggio della maggioranza, magari con contrasti anche all'interno dei vari partiti, che alla vigilia di ogni appuntamento sono giunte puntuali a porre implicite veti. Ed intanto le strategie aziendali aspettano vagolando nell'incertezza.

Lo stesso si può dire per l'altro spezzone di inizio di riforma delle telecomunicazioni pubbliche che avrebbe dovuto avviarsi nelle scorse settimane: il passaggio dell'Asst ad una società dell'Iri (ancora tutta da definire per la controversia Superstet-Superis) e la riforma del ministero delle Poste. Due scelte molto significative perché avrebbero dovuto la prima portare con sé la soluzione di un rebus che si trascina da tempo, quello di organizzare sotto un'unica direzione il sistema di comunicazione pubblica (le cose si vanno a cascata, aveva detto il ministro delle Partecipazioni statali Fracanzani); la seconda trasformare le poste italiane, le peggiori d'Europa, da struttura burocratica ed inefficiente qual sono in un ente economico con la responsabilità di fornire un servizio all'altezza delle esigenze dei cittadini e dell'Europa, con in più i conti in pareggio. Invece, anche di questo non si è fatto ancora nulla. Aver scoperto che la sistemazione della partita previdenziale dell'Asst viene a costare 2.000 miliardi in più è indubbiamente un problema, ma non appare insormontabile. Invece, rinviando ulteriormente, si contribuisce soltanto a rafforzare quanti intendono bloccare la riforma, sul fronte della promozione di convenienze private interessate a che il pubblico non funzioni o su quello, di fatto convergente, della difesa di vantaggi corporativi. Ecco perché è auspicabile che gli appuntamenti di questa settimana (in sede Iri e di governo) vengano finalmente onorati con scelte esplicite.

Firmano Schimberni e sindacati
Nessuna richiesta pregiudiziale
di cassa integrazione
Si paga il salario di produttività

Ma i Cobas non mollano
I macchinisti non revocano
il blocco del 3 e 4 febbraio
Oggi la decisione definitiva

Ferrovie, raggiunto l'accordo

Ferrovie, cade la richiesta pregiudiziale di cassa integrazione. O meglio, i problemi del lavoro e della sua mobilità verranno affrontati sulla base di precisi piani di risanamento e sviluppo. Inoltre, il 15 febbraio ai ferrovieri verrà pagato il salario di produttività dell'88 (70 miliardi). Sono i risultati dell'accordo Schimberni-sindacati siglato ieri sera. I Cobas, critici, oggi decidono sullo sciopero del 3.

PAOLA SACCHI

ROMA. Schimberni-sindacati: si gettano le basi di un confronto sul risanamento e sviluppo delle ferrovie senza aprioristiche richieste di cassa integrazione. Inizia venerdì scorso per affrontare innanzitutto il problema della corresponsione del salario di produttività (il commissario prima di tutto aveva avvertito i sindacati - deve rispettare gli accordi già firmati), la trattativa è approdata ieri sera alla firma di un accordo tra il commissario delle Fs e le federazioni dei trasporti di Cgil-Cisl-Uil che stabilisce anche le linee guida di quello che sarà il negoziato vero e proprio sulla ristrutturazione della più grossa azienda di Stato. Ristrutturazione per finalizzata allo sviluppo, al mantenimento del carattere sociale delle Fs, al potenziamento del ruolo

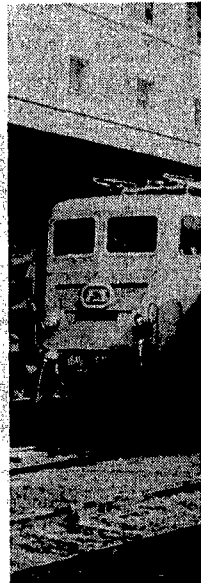
centrale che le ferrovie devono avere nell'intero sistema nazionale dei trasporti. Strumento essenziale per il rilancio di quella che nel testo siglato ieri sera viene definita "impresa pubblica" (una sottolineatura non di poco conto di fronte al proposito di privatizzazione del governo) sarà il contratto di programma tra Fs e governo che dovrà indicare gli obiettivi, i livelli di copertura tariffaria, gli investimenti, l'ente, inoltre, si impegna ad informare preventivamente le organizzazioni sindacali sugli obiettivi di sviluppo per il traffico merci e viaggiatori; progetti e investimenti; piani di riassetto con riferimento alle ferrovie. Come dice, privatizziamo ampie fette di rete, decidiamo conseguenze esuberanti di personale, ma con i sindacati non tratto. Insomma, fisco e trasporti: stesso stile. Per la prima di queste due emergenze nazionali De Mita ha dovuto ampiamente ricredersi. Quanto alla seconda: come ripeterà ora il presidente del Consiglio? («naturalmente, c'è la compagnia governativa» all'accordo Schimberni-sindacati). Senza alcuna entusiasmazione, non c'è dubbio

che da quel protocollo, pur con tutte le sue difficoltà, viene un segnale politico più generale: la ristrutturazione (intesa però come risanamento verso lo sviluppo) non si decide senza sindacato. Ed eventuali esuberanti di personale, non si affrontano sotto la spada di Damocle della richiesta aprioristica di cassa integrazione. Si discute e si decide in presenza di piani e obiettivi precisi, insomma, si contratta. Ed ora il governo andrà lo stesso avanti per la sua strada di privatizzazione e smembramento delle Fs? E l'accordo ferroviario quanto inciderà anche sul fronte del porto, dove si continua a perseguire la linea del colpo di mano, del cambiamento radicale senza alcun confronto con le organizzazioni sindacali?

I segnali che vengono dal governo per ora sono solo minimi. Anzi, nei prossimi giorni rischiano di riaccuare l'intera vertenza portuale, in barba a quel confronto globale da tempo chiesto dai sindacati. E stavolta il colpo di mano sarebbe letale per l'intero settore. Un preciso grido d'allarme viene dal senatore Luciano Libertini, responsabile della commissione trasporti del Pci. «Alla chigichella e con una procedura urgente - denuncia Libertini - nella sede riservata della commissione Trasporti del Senato il governo tenta questa settimana di far passare un gravissimo provvedimento che stranga il tra-

sparto pubblico ferroviario e urbano e colpisce ulteriormente le compagnie portuali; e lo fa mentre su di un altro fronte ha accettato di trattare con le confederazioni materiche sulle quali provvederemo a intervenire». Un colpo, insomma, al trasporto pubblico anche mentre i ministri Rutullo e Tognoli, corrispondenti del provvedimento - sottolinea Libertini - lanciano allarme per l'inquinamento delle città, causato proprio dal traffico, e si atteggiavano a difensori dell'ambiente. Pci, sindacati Regionali, forze ambientaliste (e forti perplessità tra le stesse forze di maggioranza) bloccarono a dicembre in Senato quella legge di accompagnamento della Finanziaria

del quale affrontare i problemi dell'impiego del personale e della sua riqualificazione. Il sindacato potrà così governare un processo assai difficile. Accanto al risultato tutto «politico» raggiunto al termine di una maratona andata avanti per tre giorni e quasi altrettanto notte, come dicevamo all'inizio, ce ne è un altro non di poco conto, di interesse immediato per tutti i ferrovieri. Si tratta del pagamento del salario di produttività. Gli ultimi scogli erano stati superati sabato scorso, poi ieri si è lavorato per ripartire tra i vari settori la cifra relativa all'88 (70 miliardi). Questa cifra relativa al secondo semestre di quest'anno sarà corrisposta nella forma di una tantum il 15 febbraio prossimo. Ai macchinisti verranno date 100mila lire mensili medie, al personale delle stazioni 70mila lire, a quello viaggiante e delle navette 65.000 lire, al personale addetto alla manutenzione 45.000 lire, a quello degli uffici 15.000. Soldi che verranno erogati attraverso una complessa serie di criteri e meccanismi. È stato anche definitivamente stabilito che il salario di produttività relativo al 1989 resterà di 140 miliardi sulla cui ripartizione quasi subito ripartirà la trattativa. Il



(la 3002) che prevede tagli brutali ovunque. La mappa è allarmante: trasporto pubblico urbano: 400 miliardi per l'89, finanziamenti per i metrò dimezzati, niente soldi per i progetti «mirati» per le 13 grandi aree urbane, riduzione reale del 15% delle sovvenzioni all'esercizio delle aziende di trasporto pubblico urbano e regionale e obbligo a portare in alcuni anni in pareggio il bilancio, come non avviene in alcun paese - dice Libertini - dato il carattere sociale del servizio. E ancora, tagli all'esercizio ferroviario («Rischiano» sottolinea ancora Libertini - di diventare impossibili persino le manutenzioni ordinarie con pericoli per la sicurezza); azienda di assistenza

del volo: decurtazioni proprio nel momento in cui la sicurezza dei cieli è diventata una vera emergenza; compagnie portuali: soppressione di servizi fin qui forniti ai passeggeri. All'ortografia ci sono massicci aumenti tariffari. Il rischio di non poter pagare i pendenti. Uscendo sera da palazzo Chigi il ministro Santuz ha annunciato che tutti gli altri ministri interessati ai trasporti si sono dichiarati disponibili a creare un comitato che affronti tutte le politiche del settore. Un segnale interessante, così come quello venuto ieri dall'accordo ferroviario. Ma se poi il governo si riprende subito con una mano quello che promette con l'altra? P.S.

«Ma il governo prova a smembrare il sistema dei trasporti»

ROMA. Interpellato da qualche suo stretto collaboratore assai preoccupato, solo un mese fa De Mita rispondeva con arroganza: i sindacati? Non li ricevo. Ognuno faccia il suo mestiere. Il nostro è quello di far passare il piano per le ferrovie. Come dice, privatizziamo ampie fette di rete, decidiamo conseguenze esuberanti di personale, ma con i sindacati non tratto. Insomma, fisco e trasporti: stesso stile. Per la prima di queste due emergenze nazionali De Mita ha dovuto ampiamente ricredersi. Quanto alla seconda: come ripeterà ora il presidente del Consiglio? («naturalmente, c'è la compagnia governativa» all'accordo Schimberni-sindacati). Senza alcuna entusiasmazione, non c'è dubbio

che da quel protocollo, pur con tutte le sue difficoltà, viene un segnale politico più generale: la ristrutturazione (intesa però come risanamento verso lo sviluppo) non si decide senza sindacato. Ed eventuali esuberanti di personale, non si affrontano sotto la spada di Damocle della richiesta aprioristica di cassa integrazione. Si discute e si decide in presenza di piani e obiettivi precisi, insomma, si contratta. Ed ora il governo andrà lo stesso avanti per la sua strada di privatizzazione e smembramento delle Fs? E l'accordo ferroviario quanto inciderà anche sul fronte del porto, dove si continua a perseguire la linea del colpo di mano, del cambiamento radicale senza alcun confronto con le organizzazioni sindacali?

I segnali che vengono dal governo per ora sono solo minimi. Anzi, nei prossimi giorni rischiano di riaccuare l'intera vertenza portuale, in barba a quel confronto globale da tempo chiesto dai sindacati. E stavolta il colpo di mano sarebbe letale per l'intero settore. Un preciso grido d'allarme viene dal senatore Luciano Libertini, responsabile della commissione trasporti del Pci. «Alla chigichella e con una procedura urgente - denuncia Libertini - nella sede riservata della commissione Trasporti del Senato il governo tenta questa settimana di far passare un gravissimo provvedimento che stranga il tra-

I sindacati attendono l'incontro con De Mita

Porti, domani 24 ore di blocco

Silenzio da palazzo Chigi

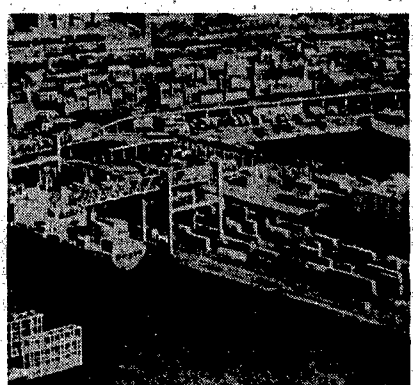
Niente di nuovo sul fronte del porto. De Mita non ha convocato i sindacati, domani tutti gli scali marittimi si fermano per 24 ore, con manifestazione nazionale a Livorno. La tensione cresce mentre Cgil, Cisl, Uil ribadiscono che l'agitazione proseguirà secondo il codice di autoregolamentazione senza bloccare del tutto i porti, con l'obiettivo di una riforma generale del settore.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Sempre lontana la soluzione della crisi nei porti italiani dopo i decreti e i circolari del ministro della Marina mercantile Giovanni Prandini che hanno privatizzato una parte delle attività portuali, sottraendole alle Compagnie uniche. Nonostante l'ufficio stampa del ministro assicuri «la piena disponibilità» di Prandini a incontrare i sindacati, a questi nessuna convocazione era giunta fino alla tarda serata di ieri. Del resto Cgil, Cisl, Uil la convocazione

di ieri avevano partecipato anche donne non familiari dei portuali ha sottolineato la necessità di «approfondire i legami con tutte le donne lavoratrici». Inoltre la Lega coop genovese ha diffuso un appello al ministro Prandini affinché sospenda i decreti, e si tratti con i sindacati per arrivare a una soluzione soddisfacente della vicenda. Di fronte alla possibilità che l'aggravarsi della tensione porti anche al blocco del traffico passeggeri e dei prodotti alimentari, le federazioni dei Trasporti Cgil, Cisl, Uil hanno ribadito in un comunicato che «la gestione delle forme di lotta ha evitato e continuerà ad evitare la totale paralisi dei porti, assicurando il rispetto delle norme di autoregolamentazione, con particolare riguardo alle merci deperibili e ai passeggeri» una scelta essenziale in questa fase delicata della vertenza, dicono i

sindacati che per questo hanno rivolto un appello ai lavoratori «perché vengano attuate le modalità di sciopero decise unitariamente a livello nazionale». Cgil, Cisl, Uil ribadiscono infine che il loro obiettivo «resta il miglioramento dei servizi e della produttività nell'ambito di una riforma generale della portualità». Intanto Ubaldo Benvenuti, del Pci genovese, ha ribadito la necessità di una ripresa della trattativa giudicando «sbagliata» la strada intrapresa da Prandini, specie per il porto di Genova dove a un forte aumento della produttività ha corrisposto un altrettanto forte calo del costo del lavoro. Pieno appoggio alle misure di Prandini («Se i decreti non passano, l'Italia rinuncia al mare») è invece venuto dagli armatori indipendenti della Confindustria: per loro solo spezzando il monopolio delle Compagnie uniche il sistema portuale italiano potrà recuperare la competitività.



Regolamentazione dei sindacati

Giugni: pronta la mia legge

Ma la Cisl protesta: «Niente regole dall'alto»

ROMA. Mentre il sen. Giugni annuncia di aver completato la «correzione delle bozze» della sua proposta di normativa di attuazione dell'art. 39 della Costituzione (riguarda la registrazione e l'accreditamento di personalità giuridica da parte dei sindacati), la Cisl fa sentire per bocca del segretario generale aggiunto Mario Colombo la propria voce contraria ad ogni intervento regolatore per via legislativa: «Finirebbe inevitabilmente per ingabbiare il sindacato, modificandone la natura di libera associazione di lavoratori. La misurazione della rappresentanza sindacale è un problema da affrontare, sostiene Colombo, ma il modo deve essere quello del negoziato tra le parti sociali. In questo senso la Cisl auspica che la misurazione della rappresentanza costituisca un elemento qualificante del negoziato con la Confindustria e con le altre organizzazioni imprenditoriali,

ma anche con lo stesso governo nella qualità di datore di lavoro dei pubblici dipendenti». Intanto Giugni ha ribadito ieri le linee del suo progetto specificando che probabilmente esso verrà assegnato alla commissione Affari costituzionali del Senato. Si tratta - ha precisato il senatore socialista - di un «progetto preparatorio» sulla rappresentatività dei sindacati in quanto se non si modifica l'art. 39 della Costituzione non si può fare la riforma. La proposta di Giugni prevede la registrazione dei sindacati presso uffici locali o centrali. Unica condizione prevista per l'iscrizione agli statuti è un ordinamento interno democratico. Le nuove organizzazioni dei lavoratori avranno personalità giuridica e potranno, rappresentati unitariamente in proporzione ai loro iscritti, stipulare contratti collettivi di lavoro con efficacia obbligatoria per tutti i lavoratori.

Sette giapponesi su dieci non si sentono benestanti

I giapponesi non si considerano benestanti malgrado gli eclatanti successi economici che hanno portato il loro paese al primo posto nella graduatoria mondiale del reddito procapite. È questo il risultato di un sondaggio effettuato dal governo di Tokio e condotto su un campione di 3.000 persone. Secondo questa ricerca solo il 22,4% degli intervistati ha detto di considerarsi benestante, contro uno schiacciante 69,2% che ha sostenuto di non valutare il proprio standard di vita adeguato alla potenza economica del Giappone. Tra i principali motivi di insoddisfazione questa porzione maggioritaria della popolazione giapponese ha indicato soprattutto l'alta tassazione e i pesanti oneri connessi alla sicurezza sociale. In particolare il 38,4% degli intervistati si è detto insoddisfatto delle proprie condizioni di alloggio; il 62% si è detto a favore della riduzione dei tempi di lavoro e oltre il 50% ha detto che nell'ultimo biennio il proprio orario di lavoro non è diminuito.

Aumentano negli Usa i redditi personali

Sempre nel mese di dicembre gli stipendi e i salari dei lavoratori americani sono aumentati dello 0,68% contro un incremento dello 0,3 nel precedente novembre. I redditi agricoli sono cresciuti in un solo mese del 7,3% dopo essere diminuiti del 6,7% nel mese precedente. Il tasso di risparmio, calcolato come percentuale dei redditi netti, è rimasto invariato al 4,4%.

Positive le prospettive per le famiglie italiane

Il barometro economico delle famiglie italiane segna «bello stabile» per il 1989: disoccupazione stazionaria o addirittura in diminuzione, crescita della spesa per il risparmio, consumi familiari sempre sostenuti. L'indicatore elaborato dall'Istituto di studi economici della Banca d'Italia rivela euforiche aspettative da parte delle famiglie italiane. Il 70% del campione interpellato si attende infatti un ulteriore progresso economico del paese, mentre soltanto il 18% prevede una forte ripresa dell'occupazione. A completare la «voglia di boom» contribuisce un diffuso ottimismo sulle prospettive dei prossimi 12 mesi per la situazione economica dei singoli nuclei familiari, mentre le previsioni di risparmio vengono giudicate positive dal 47% delle famiglie interpellate. Unico elemento negativo è rappresentato dal timore per la ripresa dell'inflazione: oltre il 30% degli interpellati ritiene che ci sarà un forte aumento dei prezzi. Altamente ottimista è invece la previsione di un bilancio finanziario, mentre l'area dei risparmiatori si è allargata dal 43 al 47%.

In calo produzione e consumo dell'acciaio

La produzione e il consumo di acciaio nei paesi dell'Oceano Indiano sono diminuiti rispettivamente del 1,8% e del 1,9% nel mese di dicembre 1988, mentre avevano subito un aumento annuo al 10% nell'anno precedente. L'aumento dei consumi aveva raggiunto lo scorso anno il livello più alto dal 1979, dovuto soprattutto agli investimenti privati nel settore delle costruzioni non residenziali e alla ripresa del mercato delle auto. Nel 1989 il consumo dovrebbe ridursi di quasi il 4% soprattutto a causa del rallentamento previsto nei settori di maggior utilizzazione.

La Mondadori acquista quota di una industria di giocattoli

La «Auguri Mondadori», una società controllata dall'omonimo gruppo, ha acquistato una quota del 25% della Adica Pongo, azienda con sede a Signa (Firenze) attiva nel settore della cartoleria e del giocattolo. L'acquisizione sarà perfezionata attraverso la sottoscrizione di parte di un aumento di capitale a cui parteciperanno anche gli attuali azionisti.

Le fusioni rendono le aziende meno competitive?

L'ondata di fusioni e di acquisizioni che sta trasformando l'industria europea potrebbe in realtà rendere le aziende europee meno competitive. Lo sostiene un rapporto della London Business School nel quale si afferma che in molti casi l'efficienza di una azienda diminuisce con l'aumento delle sue dimensioni e che uno dei maggiori rischi del futuro è quello di «popolare il paesaggio industriale europeo con grandi dinosauri artificiali».

FRANCO BRIZZO