

Inchiesta sull'Europa / 6 La Germania ha l'economia più forte d'Europa, ma ora è preoccupata per il '93

Paese cerniera tra Est ed Ovest guarda con interesse a Gorbaciov e intanto apre sul terreno economico e politico vari contenziosi con l'Occidente.

Bonn, meno voglia di Cee

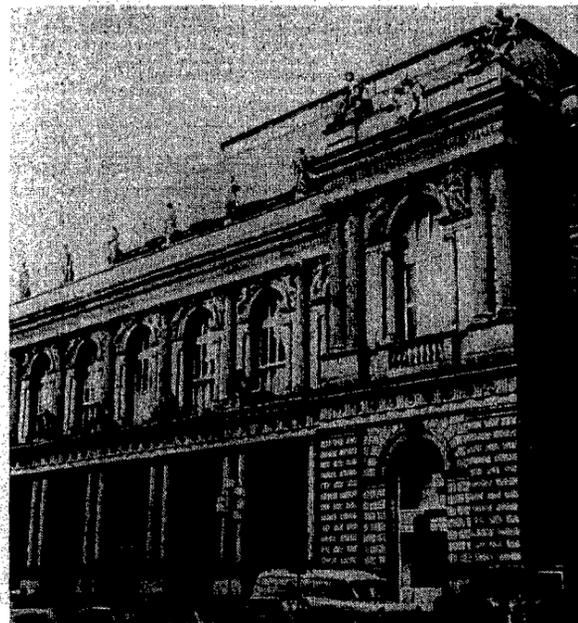
BONN. Da qualsiasi punto di vista si affronti la questione, sembra proprio che se c'è un paese che non ha da temere l'ingresso nell'area del dollaro, è proprio questo, il gigante economico del Centro Europa, il mercato unico che per gli altri verrà lo vive già, in più sensi, da parecchio tempo: il fatto che anche i vicini più deboli si stiano preparando, adesso, dovrebbe suscitare solo soddisfazione. L'opinione corrente, quella degli addetti ai lavori, almeno, è che proprio qui l'abolizione delle barriere produrrà i minori sconvolgimenti interni e le migliori occasioni esterne. Eppure, guardando un po' tra la prima metà dell'anno scorso, quando Bonn esercitò la presidenza di turno del Consiglio Cee, e i primi mesi di questo, i grandi istituti democratici segnalano una costante caduta di entusiasmo e di fiducia per la prospettiva del '92 nell'opinione pubblica e, in misura ridotta, anche tra gli operatori economici. Nel gennaio '88 il 51% dei tedeschi riteneva che il processo verso l'unificazione del mercato europeo dovesse procedere «più velocemente»; a pensarla così, in settembre, era rimasto solo il 34%. E nell'ottobre dell'88 soltanto il 25% degli intervistati stimava «particolarmente importante» il progresso verso l'unificazione europea, contro il 40% dell'estate dell'85. Il 30% dei tedeschi, sempre stando ai sondaggi, alla fine della presidenza tedesca considerava «più con timore che con speranza» l'obiettivo del '92, mentre un 30% non si pronunciava (d'altronde due intervistati su cinque ammettono di sapere «molto poco o nulla» del mercato unico) e solo il 40% si mostrava più fiducioso che in timore. Tra gli operatori economici i risultati dei sondaggi sono un po' più positivi, ma non esaltanti: nell'aprile, il 25% degli imprenditori si dichiarava di aspettarsi «risultati positivi» sulla loro concorrenza; il 58% stimava di poter tenere il passo con lo sviluppo del mercato unico e il 17% ne temeva, invece, le conseguenze negative. Alcuni analisti hanno attribuito da questi dati l'impressione di un notevole «raffreddamento» dell'opinione tedesca verso l'integrazione di mercato e, più in generale, l'integrazione europea. Altri, più prudentemente, hanno attribuito le oscillazioni al fatto che, a differenza che in altri paesi (come la Gran Bretagna e la Francia), qui le tematiche del grande mercato unico sono venute alla luce un po' bruscamente, in coincidenza con il notevole impegno discusso dalla presidenza tedesca, e senza un'adeguata preparazione. Resta il fatto che certi timori debbono aver pesato sull'orientamento del governo federale, il quale si è davvero «raffreddato», almeno rispetto al calore che aveva dimostrato esercitando la pre-

sidenza a Bruxelles. I segnali sono tanti, ma basta, forse, citarne due particolarmente indicativi: il ritiro della proposta di legge sul reddito da risparmio, la cui introduzione aveva testimoniato l'intenzione di Bonn di fare la sua parte in un capitolo molto importante della armonizzazione delle fiscalità Cee, e l'annuncio della rinuncia a procedere da solo, se sarà necessario, in materia di incentivi per l'auto pulliva. Intendiamoci: nessuna delle due decisioni ha nulla di drammatico e di irreparabile. Ma tutte e due riflettono, però, il segno di quelle che il *Financial Times* il 7 dicembre dell'anno scorso (in tempi non sospetti, dunque) chiamava le speciali preoccupazioni tedesche verso il '92. Preoccupazioni che hanno in parte un carattere simile a quelle diffuse negli altri paesi, ma che hanno anche un marchio particolare: molto tedesco, per così dire. Spiegare, queste preoccupazioni specialissime non è facile, perché esse si intrecciano con fattori complessi della struttura economica e sociale della Repubblica federale, con elementi della sua cultura e con le particolarissime sensibilità di un paese che da quarant'anni sospeso tra la sua condizione unica di paese cerniera tra Est e Ovest, e la consapevole scelta d'un solidissimo ancoraggio occidentale, del quale proprio l'appartenenza alla Comunità, oltre che alla Nato, rappresenta la garanzia. E anche perché in questi ultimi tempi i mutamenti della scena internazionale hanno cominciato a incidere profondamente sui già delicati equilibri della «particolarità tedesca», trasformando sempre più in senso politico il contenuto economico della Germania con il resto dell'Occidente, soprattutto con gli Usa, e creando una turbolenza del panorama politico interno i cui esiti sono tutt'altro che scontati (e non a caso le due decisioni «anticomunitarie» che abbiamo preso come esempio sono state assunte dal cancelliere e dalla Cdu sotto la spinta di una necessità di recupero di consensi che vanno perdendosi fino a far traballare il governo).

La prima delle «preoccupazioni tedesche» riguarda l'ambiente. Il timore è che l'abolizione delle barriere e l'armonizzazione delle norme comporti anche la distruzione di quella cortina di protezione che, a torto o a ragione, i tedeschi ritengono di aver creato, con atti legislativi, amministrativi o per conseguenza di una sensibilità culturale sicuramente più elevata della media europea, intorno alla Germania. È un timore fondato? In parte sì. Le questioni ambientali sono entrate tardi e male nella tematica comunitaria e proprio la vicenda dell'«auto pulliva» ne è una testimonianza eloquente. Bonn non avrebbe alcun motivo di

La Germania federale è il più grosso esportatore del mondo e il 55% delle sue esportazioni va nei paesi della Comunità europea. Per le sue maggiori aziende la presenza sui mercati internazionali, e su tutti quelli europei, è una realtà consolidata e di vecchia data. Per liberalizzare il mercato dei capitali Bonn non ha certo aspettato le direttive di Bruxelles. Il sistema finanziario tedesco, per una simile riconsolidazione, è il più aperto e integrato e in tutti, o quasi, i settori che contano il «made in Germany» non ha proprio problemi di concorrenzialità.

DAL NOSTRO INVIATO
PAOLO SOLDANI



L'esterno della Borsa di Francoforte

minacciare una «Alleingang», un «procedere da sola», se gli altri governi Cee non mostrassero tante esitazioni e resistenze. Un segno assai simile ha la preoccupazione che riguarda gli standard di qualità per i merci e i servizi. Le tenaci battaglie condotte, e perse, da Bonn in difesa della «purezza» della birra o degli inaccettabili tedeschi possono anche far sorridere o indignare per quanto di spirito protezionistico vi si nascondeva dietro. Ma certo non erano solo questi: la Germania federale ritiene di avere un sistema di garanzie di qualità più severo e soprattutto più efficiente degli altri paesi e ha qualche dubbio che l'armonizzazione delle legislazioni e delle norme, da qui al '92, possa eliminare il rischio che l'allineamento si faccia verso l'alto piuttosto che verso il basso.

La stessa logica ispira, sia pure con implicazioni assai

più vaste, i timori relativi alla disparità delle legislazioni sociali. Fenomeni di «dumping sociale», che peraltro gli hanno effetti preventivi nelle intenzioni dichiarate di una parte dell'imprenditoria tedesca (per esempio in materia di orario di lavoro e di lavoro domenicale), potrebbero diventare moneta corrente, mentre l'incontrollabilità dei trasferimenti permessi dalla libera circolazione dei cittadini e dei lavoratori, accumulando carichi esterni sul sistema delle prestazioni sociali, potrebbe determinare pericolose reazioni di rigetto. È evidente che, mentre le prime due preoccupazioni sono sentite nello stesso modo dalle diverse componenti della legislazione tedesca, questa terza è oggetto di valutazioni molto differenziate. La sinistra e i sindacati insistono perché i discorsi, finora un po' vaghi, sulla «dimensione sociale» del grande mercato unico si traducano in

qualcosa di concreto, come una carta dei lavoratori europei che fissi almeno il minimo indispensabile e obbligatorio di diritti e prestazioni in tutti i paesi Cee. Ma, anche qui, le risposte che arrivano da Bruxelles, nonostante l'indubbio impegno della Commissione e del suo presidente Delors, non sono proprio incoraggianti. Al punto che proprio il sindacato tedesco, la Dgb, ha spinto recentemente la candidatura europea a una dura presa di posizione: se nel prossimo vertice Cee di Madrid si resterà ancora a livello delle dichiarazioni, ancorché solenni, in fatto di «dimensione sociale», i sindacati europei potrebbero ritirare il loro appoggio alla realizzazione del grande mercato.

Un altro timore tedesco riguarda il rapporto che la Comunità del '92 potrà avere con i paesi dell'Est e in primo luogo con la Germania appe-

nata nella Ruhr, si tratta comunque di difficoltà infinitamente meno preoccupanti di quelle che potrebbero determinarsi altrove, per esempio in Italia. È pure se è certo che nel campo dei servizi la Germania soffrirà l'impatto della concorrenza assai più che in quello delle merci (dove lo soffriranno piuttosto gli altri), nessuno si mostra troppo pessimista. I servizi «protetti», come le poste e le telecomunicazioni, dovrebbero essere garantiti in buona misura da una generale volontà europea a non smantellare i monopoli pubblici.

Quanto alla paura dell'inflazione importata dai paesi più deboli e meno capaci di domare il debito pubblico, è certo che essa è aumentata negli ultimi mesi, da quando cioè il fantasma ha ricominciato ad aggirarsi per l'Europa, facendo capolino anche in Germania dove il 3% potenziale registrato sui dati di aprile viene giudicato un livello «inaccettabile» e «allarmante». Il timore che va diffondendosi, anche in certi circoli di esperti, è che possa essere meno facile di quanto si è sempre detto a Bruxelles neutralizzare gli aspetti inflazionari dell'«effettivo» sulla crescita economica che il mercato unico, anche secondo Bonn, dovrebbe avere: un incremento del tasso che dovrebbe essere compreso tra un 4,5 e un 7,5%, con un aumento dell'occupazione che in tutta l'Europa comunitaria potrebbe arrivare fino a 6 milioni di posti in più. Proprio il timore dell'inflazione potrebbe indurre alla rinuncia di altre «Alleingang» tedesche, e già se ne è manifestato qualche sintomo con le manovre a sorpresa sui tassi, e soprattutto frenare ancor di più gli deboli entusiasmi della Bundesbank per il progetto dell'Unione monetaria. Ma il rischio più grosso è che esso accentui il grande vizio - certo non solo tedesco, questo - di insistere, in vista dell'appuntamento del '92, più sul coordinamento delle politiche economiche e monetarie dei paesi Cee, il quale certamente è necessario ma non può essere considerato l'unico strumento, che sulla necessità di una politica di riequilibrio strutturale, di una maggiore coesione delle economie.

La sinistra tedesca, per fortuna, pare abbastanza attrezzata, oggi, per contrastare questa visione egoistica e riduttiva. La Spd ha avanzato proposte per l'innalzamento dei tassi strutturali e per la creazione di alcuni tra i più pesanti squilibri a favore delle vertice forti nelle politiche comunitarie, a cominciare da quella agricola, ed è certamente più coraggiosa del partito moderato sulla prospettiva della politica monetaria comune europea. Ma questa è una battaglia che non si combatte soltanto in Germania: lo scontro su come sarà l'Europa del '92 è aperto, in tutti i paesi, e di settori deboli, soprattutto

Struttura industriale, competitività dei prodotti

Impresa più moderna, diritti compresi

Pci a Fiat: apriamo un confronto

L'industria privata italiana è pronta all'appuntamento europeo del 1992? I comunisti torinesi nutrono preoccupazioni per la qualità dei prodotti, la dipendenza da componenti e tecnologie importate, i rischi per economia e occupazione. Vogliono perciò aprire un confronto sul problema con la Fiat e le altre forze politiche e sociali. Ne spiega la portata il segretario della federazione, Giorgio Arditò.

scruzioni sull'iniziativa sono state anticipate ieri da «Repubblica», che ne ha dato una versione sostanzialmente corretta, ma riduttiva. Secondo il quotidiano di Scalfari, il «disegno» Pci-Fiat riguarderebbe la qualità del prodotto, intesa solo come grado di finitura delle auto che escono da Mirafiori (che pure è importante). Abbiamo perciò chiesto al segretario della Federazione di Torino del Pci, Giorgio Arditò, di chiarire le intenzioni dei comunisti torinesi.

«È vero - risponde - che siamo estremamente preoccupati per il 1993, soprattutto perché le altre metropoli europee lavorano per il 2010 ed oltre, mentre chi amministra Torino non riesce nemmeno a risolvere i problemi che pongono i mondiali del pallone (gonfiato) del '90. Il nostro «prodotto» pubblico non regge il «mercato». La pubblica amministrazione ha gente di alta qualità nei servizi, nella ricerca e nella scuola, ma la sua organizzazione ed il suo governo sono troppo spesso

computer ed un sacco di altre cose.

Si parla molto dei rischi connessi alla caduta delle barriere comunitarie in Europa nel 1993, ma è singolare che pochi accennino alla dipendenza strutturale del nostro apparato produttivo. Eppure è noto che un uomo come Vittorio Ghidella è stato defenestrato dalla Fiat su esposto scontroato anche su questo problema con i dirigenti di corso Marconi.

Il tema è ben presente ai comunisti torinesi, che intendono aprire un confronto con l'interlocutore obbligato che hanno di fronte: la Fiat. Indi-

ca, senza smarrire una visione d'insieme, occorre affrontare i singoli aspetti. Quindi chiediamo che non si sollevino i soliti polveroni pregiudiziali se i comunisti del prodotto come problema d'interesse generale, per la sua rilevanza politica, economica e sociale, se ritengono che su ciò si debbano investire le forze politiche e sociali (senza alcun scavalcamento della specificità sindacale), culturali ed economiche. Anche i copistici finanziamenti pubblici all'industria privata (Fiat in testa) sollecitano i partiti e lo Stato ad occuparsi del prodotto a cui tali finanziamenti concorrono. Non dimentichiamo infine che, oltre ai nuovi problemi posti dallo sviluppo, esistono conflitti imposti da politiche aziendali arretrate, da diritti e condizioni di lavoro nel 1980 dovrebbero già essere, fisiologicamente acquisiti ed alla Fiat non è così. Noi quindi non ci sottraiamo all'esigenza di superare arretratezze, ma vorremmo che anche gli altri sgonfiassero il campo dalle loro.

torino, che per fortuna non si era fatto molto male, il delegato ha cominciato ad annocciare i dati su quanto era successo. È soprattutto un capo che gli ha intimato di tornare immediatamente nel suo reparto, impedendogli persino di completare la scelta dei motori da provare. Due giorni dopo il Malvasi ha ricevuto la contestazione disciplinare che abbiamo citato e una settimana dopo, «sue giustificazioni disattese», una ammonizione scritta.

Il comportamento della Fiat si commenta da solo. Aggiungiamo solo due dettagli. Il fatto è successo il 9 maggio, vigilia dello sciopero generale contro i ticket sanitari, quando le gerarchie aziendali erano mobilitate nel tentativo (non riuscito) di far fallire la giornata di lotta ed impedire ai delegati di parlare con i lavoratori. Inoltre c'è un'inchiesta aperta da un pretore sugli infortuni che la Fiat omette di denunciare per pagare meno contributi all'Inail. Il che spiega l'«allergia» dell'azienda verso chi rileva dati sugli infortuni.

Intimidazione a Mirafiori

Soccorre un operaio infortunato alla Fiat: punito un delegato

torino, che per fortuna non si era fatto molto male, il delegato ha cominciato ad annocciare i dati su quanto era successo. È soprattutto un capo che gli ha intimato di tornare immediatamente nel suo reparto, impedendogli persino di completare la scelta dei motori da provare. Due giorni dopo il Malvasi ha ricevuto la contestazione disciplinare che abbiamo citato e una settimana dopo, «sue giustificazioni disattese», una ammonizione scritta.

Il comportamento della Fiat si commenta da solo. Aggiungiamo solo due dettagli. Il fatto è successo il 9 maggio, vigilia dello sciopero generale contro i ticket sanitari, quando le gerarchie aziendali erano mobilitate nel tentativo (non riuscito) di far fallire la giornata di lotta ed impedire ai delegati di parlare con i lavoratori. Inoltre c'è un'inchiesta aperta da un pretore sugli infortuni che la Fiat omette di denunciare per pagare meno contributi all'Inail. Il che spiega l'«allergia» dell'azienda verso chi rileva dati sugli infortuni.

torino, che per fortuna non si era fatto molto male, il delegato ha cominciato ad annocciare i dati su quanto era successo. È soprattutto un capo che gli ha intimato di tornare immediatamente nel suo reparto, impedendogli persino di completare la scelta dei motori da provare. Due giorni dopo il Malvasi ha ricevuto la contestazione disciplinare che abbiamo citato e una settimana dopo, «sue giustificazioni disattese», una ammonizione scritta.

Il comportamento della Fiat si commenta da solo. Aggiungiamo solo due dettagli. Il fatto è successo il 9 maggio, vigilia dello sciopero generale contro i ticket sanitari, quando le gerarchie aziendali erano mobilitate nel tentativo (non riuscito) di far fallire la giornata di lotta ed impedire ai delegati di parlare con i lavoratori. Inoltre c'è un'inchiesta aperta da un pretore sugli infortuni che la Fiat omette di denunciare per pagare meno contributi all'Inail. Il che spiega l'«allergia» dell'azienda verso chi rileva dati sugli infortuni.

ATE

L'Aziende Trasporti Consorziali di Bologna ha indetto un CONCORSO PUBBLICO per la copertura di n. 1 posto di CAPO OPERAI addetto al Reparto Linee Aeree - Riparazione Impianti del Servizio Tecnico.

Termini di scadenza per la presentazione delle domande (da redigersi su apposito modulo): ore 12 del 19 giugno 1989.

Validità della graduatoria degli idonei: 18 mesi.

Principali requisiti:

- aver compiuto il 18° anno di età e non aver superato il 35° anno;
- avere conseguito il diploma di perito tecnico industriale in elettromeccanica, oppure il diploma di maturità professionale di tecnico della industria elettrica ed elettronica;
- essere in possesso della patente di guida di categoria «C».

Per ogni più esatta e completa notizia, anche in ordine ai requisiti, si rivolga al bando di concorso.

Bando di concorso e modulo di domanda. Copie del Bando di concorso nonché del modulo su cui dovranno essere redatte le domande possono essere ritirate a Bologna presso le parti dell'Impianto A.T.C. (Via Saliceto n. 3/a) e dei Depositi di Bolognina (Via Bastionino n. 121) e «due Madonne» (Via Due Madonne n. 10) oppure presso il posto informazioni dell'Azienda (Via R. Enzo n. 1/a), a Imola e a Portofino. Per informazioni sui locali uffici della A.T.C. potranno pure essere richieste (anche telefonicamente) all'A.T.C. - Servizio Personale - via di Saliceto n. 3/a - 40128 Bologna (tel. 350.188 - 350.189).

ACOSER

Azienda Consorzio Servizi RENO Bologna

Estretto di avviso di gara d'appalto

L'A.Co.Sa.R. intende procedere all'indizione della sottodescritta gara e licitazione privata:

1) Opera civile relativa al restauro ed alla ristrutturazione di un edificio ubicato presso la sede A.Co.Sa.R. di viale Carlo Bert Pichat, 2/4, da destinarsi ad uffici aziendali. Importo a base d'appalto: Lire 2.790.000.000. Metodo di gara: L. 2/2/1973, n.14, art. 1, lett. a) con presentazione di offerte in ribasso ed in aumento. Percentuale per offerte anormalmente basse: 10 punti. L'opera verrà finanziata dalla Cassa Depositi e Prestiti con i fondi del Risparmio Postale.

Le imprese interessate alla partecipazione dovranno far pervenire le loro domande, redatte in carta legale, entro il 12 giugno 1989, indirizzandole a: A.Co.Sa.R. - Casella Postale 1717 - 40100 Bologna.

Unicamente alle domande dovranno pervenire, a pena di esclusione, i documenti previsti dal bando pubblicato integralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna. Le copie dei bandi potranno altresì essere ritirate presso l'Ufficio Acquisti dell'A.Co.Sa.R. - viale Bert Pichat, 2/4 - Bologna (tel. 051/287278), tutti i giorni feriali, escluso il sabato, dalle 8 alle 12. Le richieste di partecipazione non sono in alcun modo vincolanti per l'Azienda.

IL DIRETTORE GENERALE dott. Ing. Walther Berstnerini

MARTEDÌ 23 MAGGIO ALLE ORE 9.30
presso

Istituto Togliatti (Frattocchie)

è convocata la riunione dei responsabili culturali, di organizzazione e della formazione politica regionale e delle città capoluogo sulle linee di impostazione del programma di formazione 1989 dell'Istituto Togliatti.

Introduce Franco Ottaviano, partecipano Corrado Morgia, Giorgio Mele e Giuseppe Chiarante.

ASSEMBLEA NAZIONALE DEI PUBBLICI DIPENDENTI

"I CONTRATTI E LA RIFORMA DEL RAPPORTO DEI LAVORATORI"

Mercoledì 24 maggio ore 9,30
Teatro Centrale - Via Celsa - Roma

Introduzione:
Antonio BASSOLINO
(della Segreteria nazionale del Pci)

Interverranno:
Giorgio GHEZZI, Vittorio FOA, Antonio LETTIERI, Aldo TORTORELLA, Giacinto MILITELLO, Tiziano TREU, Bruno TRENTIN e il ministro Cirino POMICINO

Comune di Trezzano sul Naviglio

PROVINCIA DI MILANO

Estretto avviso di gara

Il sindaco, rende noto che sarà indetta la seguente licitazione privata: Opere di manutenzione ordinaria strade e piazze - Biennio 1989-1990. Importo a base d'asta L. 650.000.000 per il biennio.

Scadenza termine per la presentazione delle domande: ore 12 del 26 maggio 1989.

L'elenco della documentazione da allegare alla domanda in bollo e le modalità di presentazione della stessa sono esposti all'Albo pretorio del Comune di Trezzano sul Naviglio, via IV Novembre 2.

IL SEGRETARIO REGG. dott. Pierandrea Arena

IL SINDACO Tiziano Butturini