

**Borsa**  
-0,09%  
Indice  
Mib 1145  
(+14,5% dal  
2-1-1989)



**Lira**  
Si raffreddano  
le tensioni  
tra le  
monete  
dello Sme



**Dollaro**  
In ribasso  
ma sopra  
i minimi  
(in Italia  
1288,45 lire)



## ECONOMIA & LAVORO

### Unions Fine della tessera obbligatoria

ALFIO BERNABEI

Londra. Abbiamo passato il Rubicone, è il commento a caldo. Per la prima volta nella storia del partito laburista e del Tuc, la confederazione sindacale inglese, è stato deciso di abolire il *closed shop*, il tradizionale obbligo, cementato da un accordo fra le due organizzazioni che risale alle origini dei loro comuni rapporti, di appartenere ad una *union* per poter ottenere lavoro nella propria categoria di occupazione. L'annuncio è stato dato dal ministro ombra del Lavoro Tony Blair dopo una lunga serie di consultazioni con il Trades Union Congress. L'obiettivo è quello di eliminare una misura che presenta delle contraddizioni rispetto all'articolo 11 della Carta sociale europea alla quale sia il Tuc che i laburisti hanno dato pieno appoggio. Tale articolo stabilisce il diritto di scelta per ogni lavoratore di appartenere o meno ad un sindacato, ha detto Blair. «È un diritto che da una parte rende illegale la cosiddetta "tessera nera" tenuta da certi imprenditori contro quei lavoratori che si iscrivono ai sindacati e quindi impedisce la discriminazione contro di loro. Dall'altra rispetta la scelta individuale e toglie al sindacato il potere di impedire il lavoro o di ottenere il licenziamento di una persona che rifiuta di iscriversi».

È da un pezzo che la questione dell'abolizione del *closed shop* non è stata discussa dietro le quinte dei rapporti fra Labour e Tuc, insieme a quella ugualmente controversa dell'abolizione del *black vote*, il voto in blocco che rimane un tradizionale diritto dei sindacati alla conferenza annuale laburista e che ha un peso preponderante sulle decisioni relative alla politica del partito. Le due misure di stampo tipicamente anglosassone hanno rispecchiato e continuano a rispecchiare il fatto storico che furono i sindacati a dare origine al partito laburista all'inizio del secolo, ideato come voce della forza lavoro nel quadro della democrazia parlamentare.

È indicativo che la questione dell'abolizione del *closed shop* non è stata discussa nel cambio della guardia al partito laburista all'inizio del secolo, ideato come voce della forza lavoro nel quadro della democrazia parlamentare. È indicativo che la questione dell'abolizione del *closed shop* non è stata discussa nel cambio della guardia al partito laburista all'inizio del secolo, ideato come voce della forza lavoro nel quadro della democrazia parlamentare. È indicativo che la questione dell'abolizione del *closed shop* non è stata discussa nel cambio della guardia al partito laburista all'inizio del secolo, ideato come voce della forza lavoro nel quadro della democrazia parlamentare.

### I due colossi hanno annunciato un accordo a breve per la costruzione di 200mila esemplari l'anno di una «auto multiuso». Fabbriche anche in Italia?

## Ford-Volkswagen L'Europa isola la Fiat?

Ford e Volkswagen costruiranno insieme un'auto «multiuso». L'accordo non è ancora firmato, ma la trattativa è ad uno stadio molto avanzato. Non è nemmeno escluso che il nuovo stabilimento (200.000 auto all'anno a partire dal '93-'94) venga costruito in Italia. L'intesa potrebbe accentuare l'isolamento della casa torinese la cui strategia di accordi internazionali sembra pagare soprattutto ad Est.

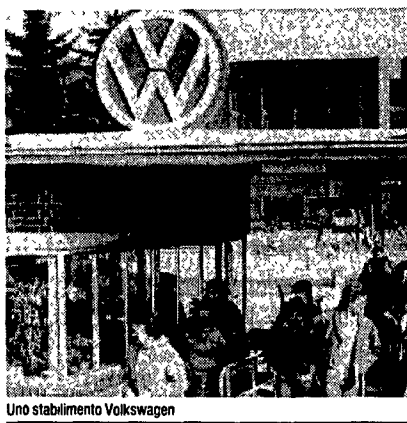
GILDO CAMPESATO

ROMA. «Non è ancora il momento di rendere pubblica la cosa», da Francoforte appena una manciata di parole ma sufficienti a confermare una notizia bomba apparsa sull'ultimo numero di *Spiegel* e rilanciata ieri dal *Financial Times*. Volkswagen e Ford stanno trattando per progettare e costruire insieme una vettura «multiuso». La casa automobilistica di Francoforte non ha voluto fornire ulteriori precisazioni, ma non ha potuto negare l'esistenza di contatti con

gli americani di Detroit. La trattativa sembrerebbe giunta ad uno stato assai avanzato se il quotidiano economico inglese si avventura a parlare, non smentito, di un progetto per la produzione di 200.000 auto all'anno. I due gruppi stanno lavorando ad uno studio di fattibilità per un veicolo per il trasporto multiplo di persone e cose sul tipo di quello lanciato in Europa dalla Renault con l'Espace. Il nuovo modello potrebbe

cominciare ad essere prodotto tra il 1993 e il 1994. Il veicolo avrà come struttura di base una elaborazione dello chassis della Volkswagen Passat mentre la produzione delle componenti sarà suddivisa tra i due gruppi. Non è ancora chiaro dove l'auto verrà prodotta. Se si costruirà un nuovo impianto i candidati ad ospitare lo stabilimento sono Spagna, Portogallo, Gran Bretagna ed anche Italia. Ma non è escluso che vengano potenziate le linee produttive che Volkswagen e Ford già possiedono in Europa. Non è prevista una rete di vendita comune: la vettura verrà commercializzata separatamente dalle due case automobilistiche.

Secondo le proiezioni, il mercato delle auto multiuso è destinato a conoscere un forte incremento nei prossimi anni. Vi si sono già lanciate compagnie giapponesi come Nissan, Toyota e Mitsubishi, ma anche



Uno stabilimento Volkswagen

marce europee come Mercedes, Peugeot, General Motors e la stessa Fiat hanno in animo lo sviluppo di tali veicoli. La collaborazione tra Ford e Volkswagen potrebbe adesso accelerare la produzione da parte degli altri. Che però dovranno far fronte a due forze coalizzate di primo calibro.

La notizia delle trattative tra tedeschi e americani avviene in un periodo di fortissima effervescenza nel settore automobilistico segnata da accordi, alleanze, joint-ventures. Il mercato, almeno in Europa, tira come non mai, ma è evidente che nel prossimo futuro lo spazio di sopravvivenza sarà soltanto per quei pochissimi gruppi che riusciranno a reggere ad una lotta di selezione destinata a farsi sempre più dura mano a mano che i giapponesi conquisteranno quelle fette di mercato da cui oggi sono esclusi a causa del protezionismo della legislazione Cee.

### Uomini radar, Giugni e Mancini ricevono Licita, sindacati, Anav



Incaricati dai presidenti della Camera e del Senato, Iotti e Spadolini, di redimere la vertenza degli uomini radar, ieri i presidenti delle commissioni Lavoro della Camera e del Senato, rispettivamente Mancini e Giugni, hanno ascoltato la Licita, i sindacati confederali e autonomi e l'azienda di assistenza al volo. È stata una prima ricognizione della vertenza sulla quale si annunciano ulteriori audizioni. Il ministro Bernini ha auspicato ieri una rapida soluzione del conflitto. Intanto, fino al 7 gennaio, tregua nei trasporti.

### Forse domani i nomi dello scandalo Bnl-Atlanta

I nomi dei funzionari della Bnl coinvolti nella vicenda dei finanziamenti clandestini della filiale di Atlanta potrebbero essere resi noti domani. La questione è infatti all'ordine del giorno del consiglio d'amministrazione della banca di via Veneto, che esaminerà i risultati dell'indagine condotta in merito dalla Banca d'Italia. Come anticipato giovedì dal ministro del Tesoro Carli questi rapporti ispettivi, ormai perfezionati, includono i nomi dei funzionari della sede centrale della Bnl che erano al corrente degli affari condotti dalla filiale americana.

### In Toscana 2.500 posti di lavoro in bilico

L'ombra di una grossa crisi occupazionale rischia di abbattersi sulla Toscana. Infatti se si concretizzeranno le ipotesi di chiusura della Dalmine di Massa ed il ridimensionamento delle acciaierie di Piombino altri 2.500 posti di lavoro, 1.100 a Massa e 1.400 a Piombino, verranno perduti. In questo modo saliranno a 5mila i licenziamenti in Toscana. L'annuncio è stato dato ieri dopo un incontro in Regione del presidente della giunta Gianfranco Bartolini e dell'assessore regionale al lavoro Luigi Badiali con i rappresentanti sindacali della Dalmine di Massa. Oggi ci sarà una relazione della giunta al consiglio regionale con la proposta di approvare un ordine del giorno in difesa dei posti di lavoro.

### Cambio al vertice della Lega emiliana

Francesco Boccetti, socialista, è il nuovo presidente della Lega delle cooperative dell'Emilia Romagna. Sostituisce il comunista Giuseppe Argentesi, che andrà a dirigere il «polo edile» di Bologna. Vicepresidente è stato eletto il comunista Vincenzo Bertolini, già segretario della Federazione di Reggio del Pci. Le decisioni sono state assunte ieri pomeriggio dal Consiglio regionale della Lega alla presenza del presidente e del vicepresidente nazionale Turci e Bernardini.

### Camillo De Benedetti presidente della Fondiaria

Camillo De Benedetti ha sostituito Raul Gardini alla presidenza della Fondiaria Assicurazioni. La nomina è avvenuta dopo che il consiglio di amministrazione della Ferruzzi Finanziaria ha deliberato l'esecuzione dell'accordo con la Paleocopa di Camillo De Benedetti per il controllo congiunto della Fondiaria. La Ferruzzi Finanziaria entra così nel capitale della Gaic di Camillo De Benedetti con una significativa partecipazione, pari a quella della Paleocopa e tale da permettere un controllo congiunto di circa il 51% del capitale della Gaic.

### Banche: 200mila miliardi l'esposizione verso l'estero

Duecentomila miliardi di lire circa: a tanto ammontava a fine 1988 l'esposizione verso l'estero del sistema creditizio italiano. L'area verso la quale dal 1985 al 1988 le banche italiane hanno incrementato maggiormente la concessione di crediti è l'Europa dell'Est: il grosso dei crediti italiani (79%) tuttavia si concentra sui paesi industrializzati e il maggior «debitore» dell'Italia risulta la Gran Bretagna. A fine 1988, le sedi italiane delle aziende di credito avevano in essere sull'estero crediti per circa ammontanti a 83.479 miliardi di lire. Tra il 1985 e il 1988 l'esposizione è cresciuta del 35% verso i paesi dell'Europa dell'Est, del 27% verso i centri «offshore», del 23% verso i paesi industrializzati occidentali; in netto calo, invece, i crediti verso i paesi Opec, l'Africa e l'America latina.

FRANCO BRIZZO

### Anche se nascosti (come nel caso della Fiat) crescono gli infortuni sul lavoro Trentin: «La sicurezza è un diritto indisponibile per le aziende e i sindacati»

## Denaro contro salute: la Cgil non ci sta

La Fiom vuole entrare nei comitati previsti dall'accordo separato sulle sale mediche Fiat. Ma mantiene fermo un principio, quello per cui si è costituita parte civile contro Romiti. Lo ha ribadito ieri Trentin in un convegno della Cgil piemontese: il diritto alla salute di ciascun lavoratore non può essere oggetto di «scambi» o baratti. Può solo migliorare l'esercizio.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

MICHELE COSTA

TORINO. Dieci anni fa le industrie italiane denunciavano 1.017.000 infortuni, con 1.813 morti. Cinque anni fa calarono a 716.000, con 829 morti. Ma non per un miglioramento radicale della sicurezza nei luoghi di lavoro. Semplicemente perché l'84 fu l'anno di crisi, di ridotta occupazione ed attività. Infatti la ripresa produttiva ha fatto risalire lo scorso anno gli infortuni a 825.000, con 829 morti. E

questo dato ufficiale sarebbe assai più alto se molte aziende non avessero adottato i sistemi di cui sono imputati Cesare Romiti ed altri dirigenti Fiat: mascherare gli infortuni con prognosi ridotte a meno di 3 giorni (che non rientrano nelle statistiche). La commissione parlamentare presieduta da Luciano Lama ha calcolato che l'obbligo di denuncia degli infortuni venga eluso nel 40 per cento dei casi.

Ma non è solo l'allarme suscitato da questi dati che ha indotto la Cgil di Piemonte ad indire un convegno sulla salute e la sicurezza. E non è neppure per polemizzare con la Fiat, con la Fim-Cisl e la Uilim, che hanno discriminato la Fiom dalla trattativa sulle sale mediche di fabbrica, per poi «impadronirsi» nell'accordo separato di una delle proposte che la Fiom aveva elaborato: quella di istituire comitati paritetici per la sicurezza sul lavoro.

Il fatto è, ha ricordato Renato Lattes nella relazione, che proprio a Torino, a metà degli anni 60, la Cgil fece una scelta strategica anticipatrice: quella di considerare l'ambiente e la salute dei lavoratori come terreni fondamentali. Fu fatta per la prima volta la scelta di rifiutare la «monetizzazione» dei rischi e dei danni alla salute, di respingere le «paghe di posito». Gruppi di lavoratori iniziarono ricerche con medici e tecnici della prevenzione. Nacquero da questa esperienza gli stessi delegati «di gruppo omogeneo». E fu avviata una contrattazione che costrinse, per esempio, la Fiat ad investire decine di miliardi nella prima metà degli anni 70 per risanare intere officine. «Quell'esperienza torinese», ha affermato Bruno Trentin nelle conclusioni «segnò il punto più alto di autonomia culturale del movimento sindacale italiano».

Poi, dalla metà degli anni 70, inizio una grave regressione, fino al ritorno di pratiche di monetizzazione della salute presentate come «flessibilità» del salario (il caso, citato da Trentin, dell'accordo Italcementi, che negò il premio di rendimento ai lavoratori infor-

matati nel lavorare per realizzare quel rendimento). «Proprio perché la contrattazione è stata asfittica», hanno detto Lattes ed altri «si è aperto lo spazio per interventi della magistratura». Dalla conferenza sono scaturite molte proposte concrete per invertire questa tendenza negativa (conferenze periodiche sulla sicurezza, riforma radicale dell'Inail, istituzione dei delegati della sicurezza, recupero di un controllo sulle Usi e gli istituti pubblici preposti alla prevenzione, apertura di vere e proprie vertenze verso le istituzioni pubbliche, le associazioni industriali e le maggiori imprese), ivi compresa la proposta che la Fiom entri nelle commissioni istituite dall'accordo separato sulle sale mediche Fiat.

E che questa non sia una «banda a Canossa», ma una scelta per utilizzare ogni spazio contrattuale, lo ha chiarito senza equivoci Trentin: «C'è una questione di principio che si è offuscata in questi anni: la salute, la sicurezza, la salvaguardia dell'ambiente dentro e fuori le fabbriche, sono diritti delle persone, di tutti i cittadini, e come tali non sono «disponibili» né dalle aziende, né dai sindacati, né dai enti pubblici. Quale ruolo resta allora alla contrattazione? Limitato ed immenso. Limitato perché non può barattare con altro diritti individuali indisponibili. Ma immenso per tutto ciò che si può fare per rendere effettivo, con vere e proprie «azioni positive», il diritto alla salute, per migliorare gli strumenti di fruimento, per coinvolgere i lavoratori come soggetti attivi in questo processo, per realizzare nuove forme diffuse di controllo e di socializzazione delle informazioni».

### Genova, pagate le tredicesime ma la situazione nello scalo resta difficile

## Saltano fuori i soldi per i portuali

Genova, scongiurata all'ultimo istante la guerra in porto: arrivano le «tredicesime». Rimane però la guerriglia perché qualcuno si batte contro l'accordo, virtualmente raggiunto da camalli e utenti del porto. Intanto lo scalo paga le conseguenze di un anno di conflittualità: almeno 700 navi in meno rispetto all'88, un calo del 40% nei contenitori e del 20% nelle merci varie. I giochi di Psi e Dc.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

PAOLO SALETTI

GENOVA. In porto continua la guerriglia. Per paradosso che possa apparire questa è una notizia positiva. Ieri infatti poteva scatenarsi la guerra in banchina ed è stata evitata solo con un telex giunto tre minuti prima dell'assemblea dei portuali. Nel telex c'era la garanzia che arrivavano 6,3 miliardi di salario differito dovuti dai fondi centrali per

il pagamento della tredicesima e il saldo dei mesi di ottobre e novembre. Domani quindi i portuali genovesi potranno ritirare i soldi. La notizia è stata data ai millecinquecento lavoratori che gremivano la sala della chiamata dal console Paride Batini. Batini ha spiegato che sino a qualche minuto prima non c'era alcuna garanzia per il pagamento delle

«tredicesime» e che quindi sarebbe venuto a proporre uno sciopero duro. Nella vertenza portuale mai come adesso, dopo un anno di conflittualità che ha comportato danni gravissimi, è a portata di mano l'accordo, ma qualcuno fa l'impossibile perché questo non avvenga. Dopo la svolta della Compagnia che aveva accettato l'idea del rischio di impresa e si era candidata a gestire il complesso delle operazioni portuali c'era stata una trattativa sfociata con un accordo, sulla sostanza, della Culmv con gli utenti portuali. Mercoledì notte c'era stata anche l'intesa tecnica con i rappresentanti del Consorzio del porto in cui sono stati definiti i costi, poco meno di 21 miliardi, e il meccanismo per il graduale

passaggio dalla paga in mobilità alla gestione con ruolo di impresa. Da questo accordo poteva e può scaturire la pace sociale e la ripresa del lavoro in porto. C'è però chi pensa, per motivi politici o interessi economici, che sia meglio puntare al disastro in porto e lavora in questo senso in una duplice direzione: bloccando il pagamento dei fondi dovuti alla Compagnia per il lavoro svolto (è il buon vecchio metodo del cappio stretto attorno al collo) e sabotando ogni intesa raggiunta. Chi sono costoro? «Sono i prandini», replica Bruno Rossi, leader del consiglio dei delegati della Compagnia e comprendonio politico, qualche sindacalista, dirigenti delle aziende consorziate. E gli utenti portuali, la controparte logica

dei camalli? «Con loro c'è accordo, perché abbiamo lo stesso obiettivo, far funzionare il porto». In effetti lo scalo marittimo genovese è tuttora oggetto di autentiche scormie politiche e di giochi. C'è finalmente un nuovo presidente del Cap, il socialista Rinaldo Magnani, ma non ha ancora i pieni poteri e sembra che il personaggio prima di affrontare i problemi abbia chiesto i mezzi finanziari per farlo. Sembra che da parte democristiana si faccia il possibile per impedire che questo avvenga, almeno sino alle prossime elezioni amministrative e come controparte ci sono sindacalisti che non fanno mistero di respingere nel modo più assoluto qualsiasi accordo da Culmv e utenti. Situazione difficile, come si vede.

Al portuali Paride Batini ha dato la buona notizia che arrivano le «tredicesime» ma ha aggiunto che non cambiano niente sul piano generale sino a quando non ci sarà l'accordo sulla organizzazione del lavoro. Continua quindi l'agitazione, la sospensione degli straordinari e la ripresa del lavoro «deve essere graduale e centellinata». I portuali continueranno ad applicare le norme dei decreti col risultato di ridurre le rese a livelli ridicoli. Le conseguenze sono riassumibili in un dato: il Consorzio che lo scorso anno era in attivo chiuderà con 120 miliardi di buco, il traffico contenitori è diminuito del 40% e quello delle merci varie del 20%. Il porto, quest'anno, ha registrato 700 arrivi in meno di navi.

### Disagi nelle banche Da ieri gli scioperi agli sportelli Medici «a lutto» in corsia

ROMA. Da ieri disagi nelle banche. È scattato, infatti, il «pacchetto» di 32 ore e mezzo di sciopero proclamato dalle organizzazioni sindacali in lotta per il rinnovo del contratto scaduto da un anno. Le agitazioni sono articolate territorialmente e a livello aziendale. Si concentreranno, comunque, prevalentemente nei giorni 27-28-29 dicembre. A meno che risposte positive non vengano dal nuovo confronto aziende-sindacati convocato per domani. Sempre domani si svolgeranno due manifestazioni a Milano e Roma. Le organizzazioni sindacali accusano le aziende di aver dato finora risposte negative all'intera piattaforma. E soprattutto accusano le controparti di non voler negoziare i profondi cambiamenti che stanno interessando il nostro sistema creditizio. Invece, nessun disagio sta provocando l'agitazione dei medici del sindacato autonomo Cimo che ieri si sono presentati nelle corsie degli ospedali con una fascia nera al braccio. La originale forma di protesta si ripeterà anche oggi e domani. Non è detto, però, che i disagi per i malati siano scongiurati una volta per tutte. Ieri, infatti, si è riunito il consiglio nazionale della Cimo che ha fatto il punto sulla vertenza per il rinnovo del contratto. Dalla riunione è uscito l'invito - rivolto alla direzione del sindacato - di indire ulteriori iniziative sindacali. E c'è da credere che il negoziato non si bloccherà nel giro di poco tempo, che i medici ricominceranno a forme di pressione più pesanti.

l'Unità

Martedì  
19 dicembre 1989