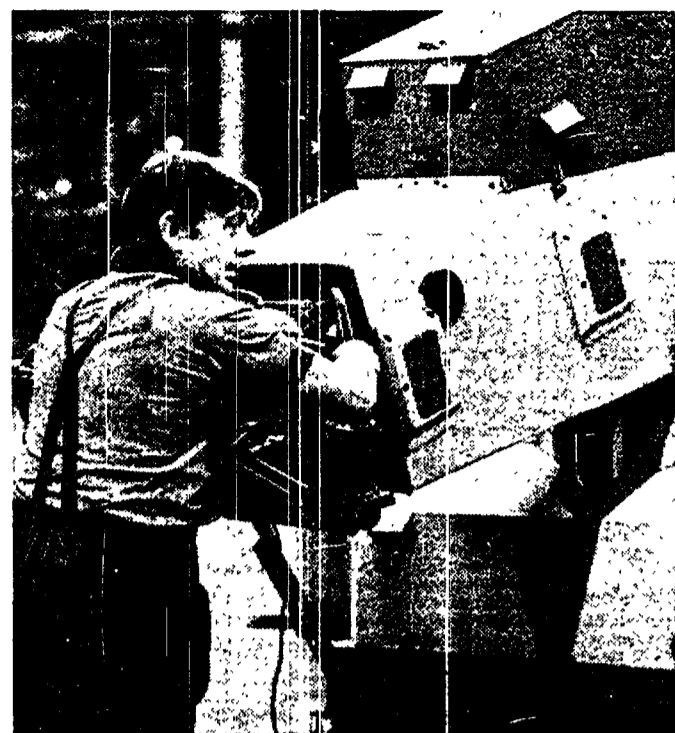


Nel settore manifatturiero si riduce da dieci anni la percentuale del Pil che va alle retribuzioni

La Confindustria: colpa dei pubblici. Bertinotti: inutile chiedere solo più soldi se non si controlla la fabbrica



Un operaio ad un robot della Fiat Rivalta

# La ricchezza non va al lavoro

## Producono di più ma guadagnano di meno

L'immagine (forse qualunquista) è quella di una torta. Che rappresenta la ricchezza dell'industria. Dieci anni fa di questa «torta» il 42% andava alle retribuzioni. Oggi il 37%. È solo uno degli aspetti della questione salariale, tema sul quale l'Unità - dopo il faccia a faccia Trentin-Patrucco - avvia un'inchiesta. Questione che per Bertinotti (Cgil) è indice dell'incapacità del sindacato a governare l'impresa innovata.

STEFANO BOCCONETTI

Un salto all'indietro. A quando c'era ancora il muro di Berlino, solidissimo. Quando l'Italia subiva gli «anni di piombo». Un salto all'indietro di 13 anni. Uno dei centri studi del sindacato, l'osservatorio sulla contrattazione della Cgil, ha calcolato che oggi il potere di acquisto di un salario operaio è uguale a quello del '77. Come se fossero passati invano quattro contratti nazionali e altrettante stagioni di vertenze articolate (quelle che si fanno fabbrica per fabbrica). Quel milione e centomila lire al mese del «terzo livello» della Fiat equivale, né più né meno, alle 550 mila lire di 13 anni fa. Ci si possono comprare le stesse cose. E sicuramente non lo stesso discorso è applicabile per gli Stati Uniti. Anche in America la busta-paga dell'operaio della General Motors nell'epoca Bush «vale» più o meno quanto quella dell'era Carter. Ma a quel terzo livello il discorso interessa poco. L'operaio inquadrato al livello più basso sa solo che con il salario di aprile

una lenta, ma inesauribile discesa: nell'85, per la prima volta, della «torta» del valore aggiunto la percentuale destinata al lavoro è scesa sotto il 40: esattamente si è fermata al 39,9. La discesa è proseguita con il 38,9 dell'87 e il 38,4 dell'88 (i dati sono stati elaborati dal dipartimento politiche economiche di Corso d'Italia su fonti Istat e Banca d'Italia). Tutto questo significa una cosa sola: nell'ultimo decennio, quello della «sconfitta operaia», c'è stata una forte redistribuzione della ricchezza. Da chi la produce a chi la possiede. Questo in termini percentuali. In valori assoluti il discorso è ancora più pesante (ovviamente: dalla «visuale» operaia). Perché crescendo il Pil è cresciuto - sia pur in un rapporto non meccanico - anche il profitto. E deve essere cresciuto tanto, se uno studio della Confindustria arriva a sostenere che i guadagni delle imprese ormai possono essere paragonati a quelli delle società finanziarie. Per capire: al lavoro va sempre meno di quel «cento» iniziale. Ma quel «cento» ha un valore molto più grande rispetto a 10 anni fa. Prendono poco. Meno di quel che dicono le statistiche. Ancora, un salto all'indietro di dieci anni, all'80. Nelle fabbriche, allora, il salario medio - una definizione che oggi, forse, non avrebbe alcun valore, vista l'accresciuta diversificazione di professionalità, e quindi di retribuzioni - era di 8 milioni e 629 mila lire (vale la pena dirlo? forse). Due anni fa, la stessa busta-paga era arrivata a 22 milioni e 302 mila lire. Con questa crescita: 22% nell'81, 15,7% nell'82, 16,5% nell'83, 14,4% nell'84, 10,6% nell'85, 6,4% nell'86, 8,2% nell'87, 7,1% nell'88 (fonte Istat). Per l'anno scorso i dati non sono definitivi: saranno pubblicati nella relazione generale a fine mese. Tutti gli studi indicano però una retribuzione lorda per l'89 in aumento di un altro 7,7-7,8%. Ma questi numeri sono «a lire correnti», come dicono gli studiosi. Crescono gli zeri sulla casella del totale, in fondo alla busta. Ma se le cifre si depurano dell'inflazione («a prezzi 80», col linguaggio da economisti) si hanno ben altri risultati. I salari dell'88 sono cresciuti appena dell'1,9% rispetto all'anno precedente. E quasi alla fine del decennio (fatto uguale a cento) sono arrivati al 117. Non al 258, come sembrerebbe dal calcolo a «lire correnti». E solo 17 punti «veri» in più significano davvero che il potere d'acquisto è rimasto, bene che vada, invariato. Prendono poco, dunque. La pensa così anche chi li paga? Stefano Micossi, dirige l'ufficio studi della Confindustria. Per lui «oggi nelle fabbriche sono tutti un po' più ricchi». Certo, le imprese qualche anno fa hanno dovuto un po' stringere i «cordoni» della borsa: «Altrimenti si chiudeva, non scorda-

tevi che abbiamo davvero corso un rischio Argentina...». Sì, d'accordo: ma prendono poco. Al lavoro va una percentuale sempre più bassa della ricchezza prodotta. A parte il fatto che i profitti in Italia sono più bassi rispetto agli altri paesi industrializzati, non dobbiamo mai scordarci una grande anomalia italiana. I salari dei pubblici dipendenti. Solo in Italia, sostiene la Confindustria, esiste uno scambio («perverso») tra più salario e meno efficienza. È ciò che avviene (avverrebbe) nei servizi. «E chi li paga gli spropositati aumenti salariali strappati dai dipendenti pubblici negli ultimi contratti?», continua il direttore del centro studi - Piaccia o non piaccia, il paga con le imposte indirette chi produce. Insomma: le imprese (gravate degli ormai famosissimi oneri sociali) non possono pagare di più i lavoratori perché devono in qualche modo «finanziare» la crescita salariale di quelli che una volta si chiamavano «mezze maniche». «E quello scambio perverso di cui parlo prima - continua il dottor Micossi - ha per protagonista proprio il sindacato. Voglio essere esplicito: è colpa della Cisl...». Un dato è certo: negli ultimi anni la «forbice» (il divario) tra un salario dell'industria e uno stipendio dell'amministrazione è cresciuto. Sempre fatto uguale a cento le due buste-paga nell'85 (il che non vuol dire che fossero equi-

valenti in valori assoluti), quella dell'industria vale 123 e quella «pubblica» ben 133. Un calcolo fatto, oltretutto, prima dell'ultima stagione dei rinnovi. L'operaio della Fiat, sempre lui, prende quanto un bidello appena assunto. Ma il suo lavoro non può essere più remunerato: le imprese dicono di pagare troppe tasse. È proprio così? Chi ha avuto la pazienza di seguire i resoconti delle trattative, all'inizio dell'anno, tra sindacati e Confindustria ricorderà la frase ricorrente di Giorgio Benvenuto: «Nel nostro paese i lavoratori sono pagati meno e le imprese pagano più tasse di tutti». «Non credo più che il problema sia in questi termini», sostiene ora Gaetano Sateriale. Anche in questo caso, il sindacato ha messo a paragonare quanti è il costo del lavoro nei vari paesi. Lo ha fatto depurando però le cifre dai differenziali d'inflazione, calcolando le ragioni di cambio, etc. Ed è venuto a sapere che l'Italia e il Lussemburgo hanno un costo del lavoro più basso. Pure in questo caso è vero che i dati non sono ultra aggiornati: e che la tendenza dice che nell'89 il costo del lavoro dovrebbe essere cresciuto di quasi il 9%. Ma quest'aumento è ascrivibile quasi per intero alla riduzione della fiscalizzazione voluta dall'allora primo ministro De Mita. E che ora il governo dovrebbe «restituire» alle imprese. Non costano, quindi, neanche tanto alle imprese. Eppure

prendono poco. Se ne sono accorti addirittura gli industriali se è vero - c'è sul volume dell'Asap sui salari - che le industrie hanno distribuito «arbitrariamente» aumenti che arrivano addirittura al 19% delle buste-paga. E soldi, non contratti coi sindacati (di più: qualche volta distribuiti «contro» il sindacato), sono arrivati a tutti i lavoratori. In assoluto, ovviamente, ne hanno presi di più i dipendenti più qualificati, quelli che le imprese hanno paura di perdere. In percentuale, però, gli aumenti discrezionali più forti sono finiti agli operai: nel giro di cinque anni i «superminimi» - si chiamano così - sono raddoppiati. E non si sta parlando della contrattazione integrativa, quella fatta azienda per azienda, che è un'altra cosa. Si parla della «contrattazione» fatta dai dirigenti direttamente col lavoratore. Saltando, ignorando il consiglio dei delegati (laddove c'è). E sono forse queste cose assieme (salari bassi, aumenti discrezionali, senza di-

**Buone nuove**  
Per le auto  
Peccato che non c'è posto

**Mondadori**  
Berlusconi querela  
Valentini

Naufragato ieri l'incontro a cinque per il rifiuto della Fit di accettare i macchinisti alla trattativa Forti critiche da Cgil e Uil, Schimberni rinvia tutto a oggi. Gallori sospeso dalla Filt

# Ferrovie, la Cisl insiste: «No ai Cobas»

MILANO. C'è chi scende e chi sale sulla scala del mercato automobilistico: tra i primi il costruttore americano Chrysler che nel primo trimestre di quest'anno ha visto scendere gli utili dell'80%, con un risultato finale di 71 milioni di dollari. Risultato peraltro superiore alle aspettative degli analisti, che prevedevano un semplice pareggio. Infatti la vendita di autovetture è fortemente rallentata, al punto da suggerire alla fabbrica una chiusura degli stabilimenti per un paio di settimane in gennaio. A salvare il bilancio sono poi arrivati tagli sulle spese per 200 milioni di dollari e buoni risultati della divisione finanziaria, la Chrysler financial corporation. Tutti l'altra musica in casa del costruttore tedesco Bmw: già nell'89 i diagrammi avevano puntato decisamente verso l'alto, con una crescita dell'utile netto intorno al 23% su un fatturato che a sua volta aumentava dell'8%. Nel primo trimestre '90 l'andamento si è largamente confermato: il fatturato è cresciuto di un altro 4% e le vetture prodotte sono state di 190.000, contro le 180.000 circa del corrispondente trimestre '89. Venendo a casa nostra, risultati altrettanto buoni, dal punto di vista dell'immagine e della curiosità della gente, vengono dal Salone dell'auto di Torino, che ha chiuso ieri. L'edizione di quest'anno ha battuto tutti i record delle presenze con 512.000 visitatori contro i 506.000 dell'89. Anche il numero dei costruttori, 230, è superiore di dieci unità a un anno fa. Ci sarebbe da essere soddisfatti se non fossimo contemporaneamente di fronte al collasso, o quasi, del nostro sistema viabilistico. Se ne è accorto anche l'amministratore delegato della Fiat Romiti, che in un'intervista a un mensile ha definito la recente vertenza dei conducenti di Tir «una grande campana d'allarme su un sistema di trasporto basato per il 70% sui mezzi stradali». Ora anche Romiti chiede il riequilibrio tra i diversi sistemi.

Oggi nuovo incontro alle 12 con le Fs. Quello di ieri è naufragato in un mare di polemiche che rischiano di far riesplodere la vicenda Cobas. La Fit Cisl e la Fisafs insistono: niente tavolo unico con i Cobas. La Filt Cgil e la Uiltrasporti, invece, sono di parere contrario e ieri sera erano disposte a proseguire senza la Cisl e insieme ai Cobas il confronto con Schimberni. Intanto, Gallori sospeso dalla Cgil.

Paola Sacchi

ROMA. Lo aveva già detto Marini alle celebrazioni del quarantennale della sua organizzazione. E ieri la Cisl, attraverso la sua federazione dei trasporti, lo ha insistentemente ribadito. Fino a far naufragare quello che doveva essere il debutto del Cobas al tavolo di trattativa con le Fs. Oggi alle 12

Si sarà un estremo tentativo di ricomporre una situazione che dopo l'accordo raggiunto venerdì scorso aveva portato ad un primo importante risultato: quello della sottoscrizione da parte del coordinamento macchinisti del codice di autoregolamentazione. Ma questo alla Fit Cisl non è bastato. Il segretario dell'organizzazione, Gaetano Arcioni, ieri, dopo aver denunciato le divergenze tra la piattaforma dei Cobas e quella dei sindacati, non si è presentato a quello che doveva essere un incontro a cinque (Fit Cgil, Uiltrasporti, Fisafs e Cobas) con Schimberni. La stessa scelta è stata fatta dalla Fisafs. La Fit Cgil e la Uiltrasporti, invece, hanno deciso lo stesso di presentarsi al negoziato insieme e al coordinamento macchinisti. Ma, a questo punto, l'ente ha deciso di convocare una nuova riunione per oggi alle 12. Il segretario della Uiltrasporti, Giancarlo Aiazzi ha sottolineato che la sua organizzazione insieme alla Fit Cgil ieri sera avrebbe voluto proseguire il confronto con

esprimerà il proprio parere il collegio dei probiviri della Cgil toscana (Gallori è iscritto alla Fit Cgil di Firenze), «è stata presa in accordo con le segreterie della Cgil in quanto è incompatibile esser soggetto contrattuale autonomo con l'iscrizione alla Cgil. Immediata replica di Gallori: «Questo è un abuso da parte della segreteria generale e nazionale della Fit. A norma di statuto le sospensioni devono essere decise dagli organi comprensoriali». Vediamo, infine quali sono le rivendicazioni che i Cobas intendono fare al tavolo di trattativa. Come si sa, chiedono una specifica indennità per i macchinisti che si aggira intorno alle 400 mila lire mensili

**Aumenti? «Un disguido»**  
Ma il ministro conferma...

RAUL WITTENBERG

ROMA. Un maledetto disguido. Ecco come le Fs spiegano l'invio alle sedi periferiche del nuovo prontuario dei prezzi, dal quale risulta una vera e propria stangata per i pendolari che nelle brevi distanze, fino a dieci chilometri, vedrebbero passare il loro abbonamento da 11.300 a 28.900 lire in seconda classe. Il prontuario è stato spedito a varie sedi compartimentali per esigenze «logistiche», per essere «nesso agli atti». Quindi, assicura l'Ente, il 26 maggio le tariffe non aumenteranno. Il che però prima o poi avverrà. Difficilmente infatti si potrà ancora per molto tempo eludere il problema delle entrate delle Ferrovie dello Stato. Problema affrontato dal Consiglio dei ministri il 22 dicembre scorso quando varò il decreto fiscale di fine anno. Quello, per intenderci, che raddoppiò il bollo per le automobili. Allora si decise anche l'aumento delle tariffe ferroviarie, in media del 20% l'anno nel triennio. A conferma vennero resi noti i nuovi prezzi per alcune percorrenze medio-lunghe: minore enfasi ci fu su quelli per i pendolari. Ma l'11 gennaio il governo ritenne opportuno «sospendere» gli aumenti nei treni in

Bernini annuncia: può partire il piano Fs

che il direttore generale delle Fs Giovanni De Chirca, prevede, tra le iniziative principali messe in cantiere per i prossimi tre anni, interventi per i valichi alpini il completamento entro il '92 della progettazione e della linea ad alta velocità Roma-Napoli, il completamento della realizzazione della duettissima Roma-Firenze (tratto bivio Omo-Figline. Inoltre è previsto il potenziamento del collegamento Roma-Torino e, per quanto riguarda le linee trasversali, l'obiettivo è arrivare al completamento della «Pontremolese» e della «Orte-Falconara». C'è un terzo dell'importo complessivo del piano triennale - come ha spiegato il direttore delle Fs, De Chirca - si riferisce a lavori già progettati ed affidati. E circa il 40% delle risorse sarebbe destinato ad interventi nel Sud. Il piano Fs, che ieri non aveva ancora la decisiva firma del ministro Carli, ieri mattina, infine, anche il ministro del Tesoro ha dato l'ok al decreto attuativo del piano che aveva già ricevuto, oltre alla firma del ministro Bernini, anche la sigla della Ragioneria generale dello Stato. Il piano, illustrato ieri mattina dal ministro dei Trasporti Bernini nel corso di una conferenza stampa alla quale ha partecipato an-

tratterà di una stangata per i pendolari. È per le brevi distanze infatti che avverranno gli aumenti percentuali: mentre più forti, essendo queste le fasce con le tariffe più lontane dalla media Cee. Quale l'entità? Le Fs hanno già indicato ciò di cui hanno bisogno nel prontuario «nesso agli atti». Vedremo se le cifre saranno ancora quelle. Certo è che l'efficacia della manovra tariffaria si gioca proprio sui pendolari, che rappresentano circa il 60% del trasporto persone sui treni. Solo a Roma ogni mattina ne arrivano 60 mila. Ma oltre ai prezzi, anche il servizio sarà portato a livelli europei visto che il viaggio di 40-50 chilometri da Roma Termini dura un'ora contro la mezz'ora di Londra? Le Fs ricordano che l'impegno maggiore dell'Ente si esercita proprio a favore dei pendolari: in termini di orari privilegiando tra le 7 e le 9 il loro ingresso nelle grandi stazioni; e in termini di interventi tecnologici e di ammodernamento del materiale rotabile: la maggior parte degli acquisti di nuove carrozze è destinata appunto alle brevi percorrenze verso le grandi aree metropolitane. In qualche linea si tenta persino il servizio di caffetteria.

Ma oltre ai prezzi, anche il servizio sarà portato a livelli europei visto che il viaggio di 40-50 chilometri da Roma Termini dura un'ora contro la mezz'ora di Londra? Le Fs ricordano che l'impegno maggiore dell'Ente si esercita proprio a favore dei pendolari: in termini di orari privilegiando tra le 7 e le 9 il loro ingresso nelle grandi stazioni; e in termini di interventi tecnologici e di ammodernamento del materiale rotabile: la maggior parte degli acquisti di nuove carrozze è destinata appunto alle brevi percorrenze verso le grandi aree metropolitane. In qualche linea si tenta persino il servizio di caffetteria.

che il direttore generale delle Fs Giovanni De Chirca, prevede, tra le iniziative principali messe in cantiere per i prossimi tre anni, interventi per i valichi alpini il completamento entro il '92 della progettazione e della linea ad alta velocità Roma-Napoli, il completamento della realizzazione della duettissima Roma-Firenze (tratto bivio Omo-Figline. Inoltre è previsto il potenziamento del collegamento Roma-Torino e, per quanto riguarda le linee trasversali, l'obiettivo è arrivare al completamento della «Pontremolese» e della «Orte-Falconara». C'è un terzo dell'importo complessivo del piano triennale - come ha spiegato il direttore delle Fs, De Chirca - si riferisce a lavori già progettati ed affidati. E circa il 40% delle risorse sarebbe destinato ad interventi nel Sud. Il piano Fs, che ieri non aveva ancora la decisiva firma del ministro Carli, ieri mattina, infine, anche il ministro del Tesoro ha dato l'ok al decreto attuativo del piano che aveva già ricevuto, oltre alla firma del ministro Bernini, anche la sigla della Ragioneria generale dello Stato. Il piano, illustrato ieri mattina dal ministro dei Trasporti Bernini nel corso di una conferenza stampa alla quale ha partecipato an-

vede interventi largamente insufficienti sia per il Sud sia per i valichi e l'alta velocità (siamo ancora alla progettazione) - ha detto Mariani - rischia di restare sulla carta». «L'attuale capacità di spesa delle Fs, a causa delle note disfunzioni e lentezze nelle procedure e nei tempi di progettazione - ha proseguito Mariani - non supera i 5000 miliardi all'anno, di cui 2000 vanno alla manutenzione e per il '90 il tempo perduto rischia di non poter essere più recuperato. Intanto, per il governo la riforma delle Fs è ancora lettera morta». Per la riforma ora non ci sono più alibi: afferma il segretario confederale della Cgil, Antonio Pizzinato. «Adesso ci sono i soldi - ha proseguito Pizzinato - ma manca ancora la riforma delle ferrovie. Il governo deve decidere». Secondo Pizzinato, il via libera del Tesoro è un contributo anche per accelerare nella sede naturale di trattativa, con la partecipazione di tutti i soggetti contrattuali, la conclusione positiva del contratto dei ferrovieri. «Sull'urgenza della riforma e di una positiva chiusura del contratto insiste anche il segretario generale della Uiltrasporti Giancarlo Aiazzi. □ P. Sa