

Borsa
-0,69%
Indice
Mib 867
(-13,30% dal
2-1-1990)

Lira
Continua
il ribasso
tra le
monete
dello Sme

Dollaro
Ha avuto
una modesta
ripresa
(in Italia
1162,55 lire)

ECONOMIA & LAVORO

Industriali
I «giovani»
temono
i monopoli

GILDO CAMPESATO

ROMA. Meno Stato e più mercato: il tradizionale cavallo di battaglia confindustriale sembra ormai messo definitivamente a riposo. Già a fine aprile nel corso del convegno di Parma, il presidente della Confindustria Pini-Farina aveva duramente attaccato le disfunzioni dei servizi pubblici: non tanto per richiederne la privatizzazione quanto per domandare maggior efficienza all'apparato pubblico. Al punto che più d'uno sospetto che sotto lo slogan lanciato in quelle occasioni («più Stato e più mercato») si celasse in realtà un progetto di santa alleanza tra governo ed industriali per spartirsi le spoglie dello Stato. Tanto più che alle dure critiche sulla situazione della cosa pubblica si associò una poco coerente ma illuminata fiducia nella Dc che si apprestava alla prova elettorale delle amministrative.

Passato il voto la campana industriale ritorna a battere note dolenti contro il governo. Mentre Pini-Farina studia strategie e mosse per difendere le imprese dal taglio della finanziaria, il nuovo presidente dei giovani industriali, Aldo Fumagalli, ha deciso di spingere l'acceleratore sulla denuncia dei guasti del paese chiedendo riforme istituzionali e del mercato. La necessità di «nuove regole» è infatti il tema dominante di un convegno che i giovani della Confindustria hanno organizzato per venerdì e sabato a Capri. Più che troppo Stato, dirà Fumagalli ai suoi associati, c'è uno Stato che funziona troppo male: più che troppo mercato, c'è un mercato che è troppo poco (e mal) regolato. La denuncia è implacabile: «Le istituzioni italiane sono quelle che funzionano peggio in Europa ed il mercato è spesso una pura illusione. Le distorsioni alla concorrenza derivano secondo Fumagalli da una massiccia presenza pubblica (ed è un tasto suonato più volte dagli ambienti confindustriali), da leggi che proteggono gruppi particolari ed interessi corporativi, ma anche dalla presenza di monopoli che rendono poco trasparenti ed efficienti i mercati».

Non stupisca la denuncia dei monopoli, che farà anche il naso a più di qualcuno in Confindustria. I giovani industriali rappresentano soprattutto la realtà dell'imprenditoria minore, quella che più soffre delle distorsioni della concorrenza, dell'inefficienza dei servizi pubblici, dell'arretratezza del mercato ed anche quella che più ha da temere dall'integrazione economica europea. La prospettiva dell'unificazione ha messo in moto concentrazioni che potrebbero diventare dannose per l'economia e pericolose per la democrazia. Dunque, si impone un sistema nuovo di regole del mercato che ne garantisca trasparenza, efficienza, pluralismo, democrazia: antitrust, insider trading, Opa, ecc... Senza di esse anche le privatizzazioni avrebbero poco senso: si tradurrebbero nel trasferimento di una massa di beni da qualche soggetto pubblico a qualche soggetto privato.

Con le regole è necessario anche «cambiare tutto un modo di intendere e gestire lo Stato» e bisogna fare in fretta perché «siamo imboccando una via senza ritorno che in breve tempo ci porterà verso la serie B in Europa». Tutta colpa della classe politica o qualche autocritica devono farsela anche gli industriali? Qualche dubbio in proposito Fumagalli sembra averlo: «Nel nostro stesso mondo non manca chi è ben disposto a tessere sapientemente contatti e contratti con gli esponenti dell'oligarchia partitocratica che hanno in mano le chiavi di questo Stato ridotto a grande emersione». Che non sia anche per questo che come ammette lo stesso Fumagalli, «la battaglia degli industriali per la maggior efficienza del mercato» sinora ha avuto scarsi risultati e che gli imprenditori «non sono stati presi sul serio» tanto che le loro denunce «sono state troppo spesso scambiate per una ricerca di favori?»

A Torino, dove da ieri s'è spostata la trattativa per i metalmeccanici, le imprese impongono un improvviso stop al negoziato contrattuale

Addirittura c'è una marcia indietro sul salario, di riduzione d'orario neanche a parlarne. Cerfed, Fiom: «Questo è davvero intollerabile»

Mortillaro ricomincia da zero

La Federmecanica fa marcia indietro, peggiorando ancora le negative risposte che aveva dato alla piattaforma per il contratto. Dopo aver ottenuto dal governo la promessa di 1500 miliardi di fiscalizzazione degli oneri sociali, gli industriali giocano al ribasso per imporre un brutto contratto. Stasera si conclude la tornata torinese di trattative. E si va ad un'intensificazione delle lotte.

MICHELE COSTA

TORINO. Il commento più efficace è stato quello del segretario aggiunto della Fiom, Walter Cerfed: «La Federmecanica vuole che adottiamo il motto di De Coubertin: partecipare senza ottenere risultati. Il sindacato dovrebbe fare un po' di convegni, conferenze, commissioni, ma non rappresentare gli interessi dei lavoratori. È chiaro che vogliono farci fare un brutto contratto. Ed è intollerabile che si presentino con queste posizioni il giorno dopo aver ottenuto dal governo l'offerta di 1500 miliardi di fiscalizzazione degli oneri sociali».

Lo si è visto subito ieri pomeriggio, quando il professor Mortillaro ha aperto il confronto leggendo e poi consegnando ai sindacati quattro testi scritti, su relazioni sindacali, formazione professionale, ambiente e pari opportunità. Nel migliore dei casi questi documenti ripropongono le posizioni padronali di qualche settimana fa. In certe parti sono peggiorativi.

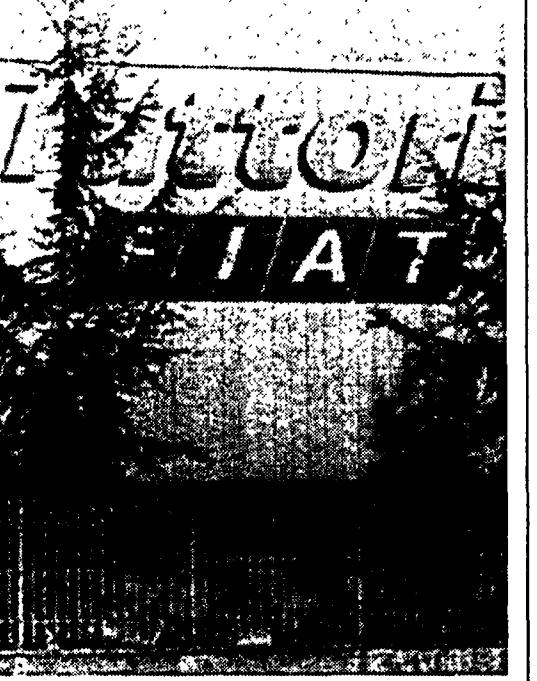
Sulle relazioni sindacali, il testo della Federmecanica non usa neppure la parola «azienda». Il confronto dovrebbe avvenire solo a livello territoriale e nazionale, magari costruendo insieme delle belle banche dati, ma senza nessuna possibilità di utilizzo collettivo da parte dei lavoratori e dei loro delegati. Altrettanto discusso è l'ambiente (viene preso in considerazione solo quello esterno alle fabbriche). Sulla formazione, non si va molto al di là della banale considerazione che parla di interesse tanto delle aziende quanto

dei lavoratori. Dal documento sulle pari opportunità è scomparso anche il modesto accenno che la delegazione degli industriali aveva fatto in un precedente testo alle molestie sessuali (si prevedevano solo misure disciplinari, senza affrontare il problema dei ricatti sessuali da parte delle gerarchie). Le commissioni per le pari opportunità, secondo la Federmecanica, dovrebbero avere solo compiti di indagine e si dovrebbero istituire solo in alcune regioni a titolo sperimentale.

In serata è iniziato il confronto decisivo sugli orari. Ed anche questo è cominciato male, con una dichiarazione della Federmecanica il cui senso è questo: «Noi vi ascoltiamo, ma tenete presente che sull'orario non vediamo soluzioni». I sindacati hanno comunque illustrato la piattaforma, che prevede non solo la riduzione a 37 ore e mezza settimanali (35 ore per i tumisti) nell'arco di due contratti, ma soprattutto un regime consen-

suale (e non comunicazioni unilaterali, come quelle della Fiat sulla cassa integrazione) per gestire nei luoghi di lavoro tutti gli aspetti degli orari in rapporto a straordinari, organici, utilizzo impianti, flessibilità. Ascoltata l'esposizione, la delegazione degli industriali ha chiesto una sospensione ed ha

fatto sapere che risponderà stamane. Entro stasera i sindacati vogliono avere un quadro completo delle risposte della Federmecanica su tutti i punti della piattaforma, per decidere le mosse opportune. È molto probabile che ai documenti padronali si risponda con altri testi scritti.



L'ingresso della Fiat trattori di Modena

Fiat-Geotec, mille cassintegrati? Un altro passo verso la «qualità»

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. La notizia non è sicura. Meglio: non è sicura nelle «dimensioni» e c'è chi spera che possa essere meno drammatica. È certo, comunque, che ci sarà cassa integrazione. Forse addirittura per un mese. Riguarderà - ed è questo la cosa incerta - mille operai. Anche loro Fiat, anche se sulla tua blu hanno la targhetta Geotech. Che è semplicemente la divisione - la definizione inessatta, ma aiuta a capire - del gruppo torinese nel settore dei trattori, trattoriatori, ruspe (o, come si dice, macchine movimento-terra). Mille cassintegrati. E sono tanti, fatte le dovute proporzioni. Il provvedimento riguarderebbe una sola fabbrica, quella di Modena. Per ora si sa questo: di più si potrà dire dopo l'incontro col

sindacato, che dovrebbe essere dopodomani. Forse. Il dubbio, vale per tutto, non è scurissima la data del confronto e soprattutto non è certo che dopo il faccia a faccia sindacato-impresa se ne saprà di più. E siamo già al dunque. La Fiat (nel settore, con i vari «marci»: Allys, Laverda, Hitachi, Benati, da 10.000 addetti) non è assolutamente affidabile. Non lo è nell'auto, tanto più non lo è per i trattori. In due parole. A giugno, così come prevede un'intesa, la Geotech ha chiamato il sindacato.

Avrebbe dovuto informare i metalmeccanici sui piani produttivi, sulle operazioni finanziarie. Sono le informazioni «dovute» al sindacato, in base di quella che una volta si chiamava la prima parte dei con-

tratti. Solo informazioni - il sindacato ha sempre chiesto di più - vorrebbe trattare le strategie - ma almeno attendibili. Invece, la Fiat ha detto più o meno così: c'è una contrazione nel mercato. Quanto grande? Forse piccola, forse no: vedremo. Cambierà qualcosa nell'occupazione? Forse sì, forse no: vedremo. Che intenzioni avete? Qualcuna. Elio Troili, il dirigente della Fiom che segue questi problemi usa un giro di parole per «commentare» l'operato del management: «Mi domando se la Geotech abbia idee chiare sugli obiettivi produttivi». È la vigilia di un confronto decisivo, in ballo c'è la sorte di mille lavoratori. I toni, per un sindacalista non possono che essere prudenti. Ma il senso della dichiarazione (almeno così sembra) è chiaro: la Fiat non sa fare il proprio

mestiere. Non sa pianificare. È troppo? I fatti. A giugno, la Geotech ha chiesto il consenso del sindacato per «non fermare» la produzione, a Modena, neanche a Natale e Capodanno. Ha chiesto straordinari, ha firmato un accordo perché - temporaneamente - alcuni lavoratori di Lecce (dove una parte degli operai è «un esuberante») si trasferissero in Emilia. Insomma, la Fiat, due mesi fa, non sapeva come fare per aumentare la produzione. Finite le ferie, le prime «voci», via via più allarmanti: l'ultima vuole una cassa integrazione lunga addirittura per un mese.

Elio Troili aggiunge una battuta: «Qui siamo ancora lontani da Marenchino». Significa che il citatissimo slogan di Romiti sulla «qualità totale» nel settore è ancora meno di due parole. O, forse, per contro, serve a ca-

prare cosa significhi. La Fiat ha fatto e disfatto: ha raggiunto un accordo con la New Holland (che sta alla Ford esattamente come la Fiat sta alle Geotech), ma le informazioni che ha dato sono né più né meno che quelle del comunicato scritto per i giornali. Che fine faranno gli stabilimenti doppiotti (la Ford ne ha dodici), che sarà dell'altra joint-venture, quella con la John Deere, concorrente della Ford? Che ne sarà degli operai della Benati (appena

Enimont1
Il governo ombra
«La chimica resti pubblica»



Critiche del governo ombra nei confronti del ministro delle Partecipazioni statali Franco Piga per la conduzione della vicenda Enimont. «Violando la lettera e lo spirito dell'accordo», si legge in un comunicato, «il ministro ha offerto alla Montedison la precedenza nella decisione di acquistare il controllo della società chimica». Secondo il governo ombra, al contrario, «occorre affidare all'Eni il compito di rilevare ad un prezzo equo la quota di Montedison». Sarà poi compito della holding pubblica ricercare nuovi alleati in Italia o all'estero per realizzare il decollo del piano industriale. È questo, sottolinea il comunicato, il vero problema. Sino ad oggi, invece tutta la vicenda si è ridotta ad uno scontro tra Raul Gardini (nella foto) da una parte e l'Eni dall'altra. Il fallimento della «joint venture» rende molto più difficile conseguire l'obiettivo della riduzione del deficit chimico, prosegue la nota del governo ombra. Di tale fallimento è responsabile in gran parte il governo, per la mancanza di chiarezza al momento della firma dell'accordo che diede vita ad Enimont, e per la condotta tenuta in seguito, «che ha contribuito ad accentuare gli elementi di divisione anziché appianarli». Giunti a questo punto, conclude la nota, bisogna ricercare una soluzione in grado di garantire l'attuazione del piano strategico. La puntualità giunge in un momento in cui il ministro delle Partecipazioni statali Piga-Gardini ha appena annunciato che in alcune aree del paese «a scapito di altre, colloca prevalentemente nel mezzogiorno».

Enimont2
«Gardini parti chiaro»
dice l'Eni

Gardini ha inviato una lettera a imporre all'Eni l'ente di stato non la considera sufficientemente vincolante. Proprio per questo la giunta dell'Eni presieduta da Gabriele Cagliari venerdì scorso è tornata alla carica chiedendo una «comunicazione dell'impegno a rispettare senza riserve le indicazioni del governo». Nasce così un nuovo caso nell'intricata vicenda Enimont. È anche per questo che non si è ancora proceduto alla convocazione del Cipi che dovrà fornire le direttive del governo all'ente di Stato. Secondo quanto si apprende, nel corso del vertice Piga-Gardini-Cagliari di mercoledì 12, il leader di Montedison si sarebbe impegnato a inviare una lettera per accettare formalmente la procedura stabilita per la vendita o l'acquisto del 40 per cento di Enimont. La lettera è stata inviata la scorsa settimana al ministro delle Partecipazioni statali Piga-Gardini ma evidentemente non è chiara. In essa Gardini si sarebbe dichiarato d'accordo sull'offerta di acquisto-vendita secondo le decisioni del governo ma senza entrare nel merito delle procedure.

Tasse sull'energia
E ancora scontro tra Formica e Pri

«Non vorremmo che il ministro Formica pensasse che il suo ministero è l'unico responsabile di qualsiasi decisione fiscale». La controparte del Pri al ministro delle Finanze, che aveva criticato il suo collega dell'Industria Adolfo Battaglia per aver proposto un piano di risparmio energetico che comprendeva anche misure di tipo fiscale, non si è fatta attendere. Se ogni ministro convocato a proporre tasse per conto suo stiano freschi, era stato il commento di Formica. Ma evidentemente in casa Pri non si danno per vinti: «È chiaro che al dicastero delle Finanze - scrive La voce repubblicana - spetta certamente proporre un disegno globale di politica fiscale». Ma allo stesso tempo, in una fase di rialzo dei prezzi internazionali, «è evidente che c'è una necessità di risparmio che è collegata alla efficienza del sistema nel suo complesso. In un frangente del genere, il ministro responsabile ha quindi il diritto e il dovere di proporre l'utilizzazione dello strumento fiscale». Per ogni intanto è stato convocato il vertice interministeriale che dovrà fare il punto proprio sui progetti di risparmio energetico. Allo studio un taglio alle spese di 25-30mila miliardi per il prossimo decennio, e una serie di interventi in campo civile (riscaldamento), industriale e nei trasporti.

Agricoltura:
Usa meno duri sulle sovvenzioni

Si apre uno spiraglio sulla possibilità che a dicembre si concluda davvero il negoziato quadriennale Uruguay round sul commercio internazionale, a partire dai prodotti agricoli. Ieri a Ginevra il ministro degli Esteri degli Usa ha annunciato un ammorbidimento della posizione statunitense sulle sovvenzioni agricole: non ne chiederanno più l'abolizione totale, ma una sovvenzione del 70% in dieci anni. La notizia è stata accolta positivamente dai 12 ministri europei del commercio estero. Tra l'altro il consiglio informale Cee ha anche esaminato le difficoltà nate in conseguenza della crisi del Golfo. «Non saremo protezionisti - ha detto il ministro Ruggiero - apriremo i nostri mercati alle produzioni tessili purché Usa e Giappone facciano altrettanto». Ruggiero ha anche espresso il timore che i paesi industrializzati reagiscano in modo protezionistico alla crisi, rallentando così il negoziato del Gatt.

FRANCO BRIZZO

Firmato tra le polemiche il contratto dei 300mila operai del colosso dell'auto americano

La Gm compra il diritto di licenziare

Dopo una maratona negoziale il sindacato americano dell'auto ha strappato alla General Motors un accordo che impegna l'azienda a cercare un altro lavoro per tutti i 29mila operai che vorrebbe licenziare e ad assumerne uno nuovo per ogni due che se ne vanno. Per gli studiosi di relazioni industriali si tratta di una gran novità. Per altri la Gm si è così «comprata il diritto di licenziare».

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
SIGMUND GINZBERG

NEW YORK. C'hanno messo 41 ore di negoziato per siglare un contratto di 1600 cartelle che sarà, come è tradizione americana, non solo per 290mila addetti delle 152 fabbriche della Gm, la numero 1 dell'auto in America, ma anche per la numero 2 che è la Ford e la numero 3 che è la Chrysler.

Al centro dell'accordo triennale ci sono importanti garanzie per l'occupazione, particolarmente significative nel momento in cui l'industria dell'auto americana aggiunge ai suoi affanni cronici quello di un calo pauroso delle vendite di nuovi modelli, sente più di altri settori il morso della recessione in arrivo dopo diversi anni di vacche grasse, si trova con mostruosi dinosauri divorabenzina di fronte agli aumenti dei prezzi del petrolio e

alla crisi nel Golfo.

Owen Bieber, il presidente della United Auto Workers (Uaw), forte ora di 970mila iscritti dopo che questi erano pericolosamente calati da 1,1 milioni nel 1986 a 900mila nel 1989, uscito esausto e roco dal negoziato conclusosi alle due del mattino di lunedì, ieri ha illustrato l'accordo ai 400 membri del consiglio della Uaw riunitosi a Detroit. La General Motors, che era partita chiedendo una riduzione di 60mila posti di lavoro (cioè di un 20 per cento delle maestranze, dopo che dal 1987 in poi aveva già ridotto di organici di altre 50mila persone), ha accettato non solo di contenere i licenziamenti a 29mila unità ma anche notevoli condizionamenti sul come attuarli. L'azienda si impegna a cercare un nuovo posto di lavoro per tutti i 29mil-

licenziati, e quelli tra questi che hanno più di 10 anni di anzianità (metà circa dell'attuale forza di lavoro) potranno continuare a ricevere il 95 per cento della loro paga base per tre anni, solo per un anno quelli con minore anzianità. Inoltre la Gm si è impegnata ad assumere un nuovo operaio per ogni due di quelli che se ne vanno volontariamente, accettando il prepensionamento, vanno in pensione o muoiono. Tutti, compresi i nuovi assunti, potranno rientrare tra i «garantiti» dopo un'ulteriore anzianità minima di 2 anni. Stando ai calcoli di parte sindacale, la voce garanzia del posto di lavoro costerà con questo contratto alla Gm 4 miliardi di dollari, più del doppio degli 1,7 miliardi contemplati dal precedente contratto di lavoro triennale. (Ma meno dei 5 miliardi spesi l'anno scorso in incentivi per la vendita).

Secondo il professor Richard Block, docente di relazioni industriali alla Michigan State University, si tratta in tema di difesa dei posti di lavoro di «qualcosa di molto nuovo», il che spiegherebbe anche il riserbo con cui era stata ammantata la trattativa fino alla conclusione.

Tra le altre stipulazioni del

contratto c'è un aumento salariale del 3 per cento all'anno (su un salario medio annuo di 43.900 dollari 55 milioni di lire circa, 15,75 dollari, 19milie lire all'ora), l'incremento delle pensioni da 1500 a 1800 dollari (2 milioni 200mila lire) al mese per incoraggiare i prepensionamenti, la rinuncia da parte dell'azienda a chiedere una copartecipazione da parte dei lavoratori all'assicurazione malattia, azioni disciplinari più severe per chi si assenta per più di 16 giorni all'anno senza giustificazione. Non ci sono invece novità di rilievo su orari e straordinari, che negli impianti della Gm sono assai pesanti.

Bieber si dice fiero di quel che il sindacato è riuscito a strappare. «Questo contratto rappresenta un enorme passo in avanti sulla sicurezza di lavoro e sulla sicurezza di reddito per gli operai», dice. Si dichiara soddisfatto anche il vice-presidente della Gm Alfred Warren che aveva condotto la trattativa per conto dell'azienda. «Credo che questo accordo vada bene alla General Motors. Abbiamo concluso un'intesa che serve alla Gm e al tempo stesso penso che diverremo più competitivi», dice. Ma le interpretazioni divergono su chi

ha vinto e chi ha perso. L'interpretazione di un analista finanziario della Morgan Stanley & Co., Scott Merlis, intervistato dal «Wall Street Journal» è che la Gm «si è comprata il diritto di ridurre gli organici».

C'è chi, come l'ex presidente del sindacato auto Douglas Fraser esprime dubbi sul fatto che la Gm abbia davvero accettato di assumere nuovi lavoratori mentre licenzia. «Non ci posso semplicemente credere», dice. Ma lo stesso vicepresidente dell'azienda Warren ha confermato che accanto alle riduzioni di organico ci potranno essere nuove assunzioni.

Le trattative per il rinnovo contrattuale erano iniziate il 18 luglio scorso tra la Uaw e tutti e tre i «grandi» dell'auto americana. Poi a fine agosto il sindacato aveva scelto come «obiettivo» di eventuali scioperi la General Motors e rotto le trattative con la Ford e la Chrysler. La Gm, che con le dimissioni di Roger Smith dalla presidenza (il Roger del magnifico film Roger & Me sulla chiusura degli impianti di Flint della Buick, divenuto un classico) aveva perso il più «duro» dei propri dirigenti, era stata giudicata giustamente la più «malleabile». Benché gli scontri degli anni scorsi alla General Motors



Owen Bieber, presidente del sindacato auto Usa

più difficile e non automatica per la Chrysler che invece si trova in maggiori difficoltà e potrebbe resistere sino al punto di costringere la controparte a proclamare scioperi. «Questo non è un buon contratto per la Chrysler. Con quel poco che ne sappiamo finora nessuna delle cose concordate appare buona per quest'azienda», dice al «Newsday» l'analista della Schroeder & Co. John Cassa. Non è automatica nemmeno l'approvazione dell'accordo da parte dei lavoratori, che

saranno chiamati a pronunciarsi su di esso nelle assemblee indette nelle prossime due settimane nelle 152 fabbriche della Gm. Il sindacato dovrà darsi da fare per spiegare che non è stato troppo accomodante nei confronti dell'azienda e come mai questo accordo sia stato raggiunto senza nemmeno un'ora di sciopero del «Canadian» Automobile Workers sta scioperando contro la Ford perché un accordo non è riuscito a trovarlo.