

Borsa
Nuovo minimo
Mib 906
(-9,4%
dal 2-1-1992)



Lira
Giornata
tranquilla
Il marco
a 756,540



Dollaro
In flessione
sui mercati
In Italia
1150,145



ECONOMIA & LAVORO

Il gigante dei pneumatici ha una sola ricetta per uscire dalla crisi: ridurre i costi
Tronchetti Provera: «Chiusure inderogabili e poi deve crescere la produttività»

Durissima reazione dei sindacati: assemblee immediate in tutte le fabbriche e domani otto ore di sciopero in tutto il gruppo
Richiesto un incontro al presidente Amato

Pirelli cala ancora la scure: 1500 tagli

Chiude Villafranca, dimezzata Tivoli, esuberanti anche a Milano

La scure della Pirelli sull'occupazione: decisa la chiusura dello stabilimento di Villafranca Tirrena (720 dipendenti) e il dimezzamento di quello di Tivoli (300 in meno). Altri 200 esuberanti a Milano. Durissima la risposta dei sindacati: proclamato per domani uno sciopero di otto ore in tutte le fabbriche del gruppo, chiesto un incontro al presidente del Consiglio Giuliano Amato.

MICHELE URBANO

MILANO. Cancellato lo stabilimento di Villafranca Tirrena, quasi dimezzato quello di Tivoli, altri duecento licenziamenti a Milano. Per ridurre i costi sono questi gli ingredienti principali della ricetta Pirelli. Ha spiegato Marco Tronchetti Provera, il vicepresidente della società: «La decisione è inderogabile». Ma il menù ai lavoratori e ai sindacati proprio non

piace. E così, pur di non tranquillarli, hanno risposto subito: domani, in tutto il gruppo, lo sciopero sarà di otto ore. Una risposta dura. «Non ci staremo mai», anticipa Silvano Silvani, il segretario nazionale della Filceca-Cgil.

Dopo settimane di pace armata, la dichiarazione di guerra ai sindacati è arrivata ieri mattina con una lettera firmata

da Serafino Balduzzi, il responsabile delle relazioni industriali. In realtà già giovedì avrebbe dovuto svolgersi un incontro. Ma i sindacati erano impegnati nella difficilissima trattativa per il rinnovo del contratto per i lavoratori di gomma e plastica e avevano chiesto un rinvio. La Pirelli ha concesso tempo fino a ieri. Poi ha proceduto con l'annuncio. I poli prescelti sono Settimo Torinese (pneumatici per autocarro e vettura), Bollate-Milano (pneumatici per auto), Figline Valdarno (cavi metallici). Una selezione strategica che per lo stabilimento siciliano di Villafranca Tirrena equivale al suono delle campane a morto. Per 720 dipendenti è l'anticamera del licenziamento. Avuta la notizia si sono immediatamente ritrovati in assemblea. La tensione è alle stelle. I sindacati sono

preoccupatissimi. Si teme anche per l'ordine pubblico. Ma per Marco Tronchetti Provera la sentenza è definitiva: «Lo stabilimento doveva concentrare la sua attività sui pneumatici radiali per moto che non hanno avuto lo sviluppo atteso mentre le altre sue produzioni sono troppo povere per reggere la dinamica dei costi italiani». Di più: «A Villafranca non siamo più in grado di produrre in termini accettabili e un'analisi più fredda ci avrebbe portato a chiudere anche Tivoli».

Per Milano la dieta dimagrante riguarderà i dipendenti dei cosiddetti «enti centrali», quelli slegati da una funzione produttiva precisa che provengono ai servizi centrali del gruppo (sono esclusi i centri di ricerca). Sono soprattutto dirigenti e funzionari. Trecento

nomi sono stati già cancellati. Ma l'obiettivo è ancora lontano: all'appello ne mancano ancora duecento.

Anche per lo stabilimento alle porte di Roma la Pirelli propone tagli drasticamente: 300 su 830. Tivoli nei piani del gruppo rimane un polo produttivo europeo dei pneumatici per agricoltura. Ma il messaggio che si manda è molto preciso: la produttività deve aumentare. Il vicepresidente fa un esempio: «Produce un pneumatico per l'agricoltura in Usa costa 40 dollari, in Italia 100».

Globalmente i posti di lavoro da tagliare sono oltre seimila. Dall'inizio del '91 ad oggi quelli cancellati sono stati 5300. Stabilimenti sono stati smantellati un po' ovunque. Tre in Brasile che risulterà il mercato più in crisi per via di un'inflazione che galoppa al 20% mensile e una politica che esaspera la concorrenza, ma altri ne sono stati chiusi in Francia, Grecia, Argentina. «La crisi non è solo nostra», rinfaccia Tronchetti Provera - la Good Year ne ha licenziati 14 mila e la Michelin 8 mila. E ora tocca all'Italia».

Una croce su Villafranca e un bella dieta dimagrante per Tivoli e Milano. Complessivamente 1520 dipendenti in meno. In gergo si dice che saranno messi in mobilità. Un ammortizzatore sociale che garantisce un reddito fino ad un massimo di sette anni. Ma che

non prevede un ritorno in fabbrica. «Non ci staremo mai», è la risposta di Silvano Silvani che ha appena mandato al neo presidente del Consiglio, Giuliano Amato, un fonogramma per sollecitare un incontro urgente al governo. I sindacati sono su tutte le furie. Si sentono presi in giro. «Quando il 30 luglio scorso abbiamo firmato l'accordo davanti al ministero del lavoro e a quello dell'industria era esplicita la condizione che si sarebbero dovuti salvaguardare le unità meridionali che anzi andavano specializzate». Accuse durissime. Compreso quello di aver attuato una strategia virtuosa solo a parole: «In realtà, sull'asse Milano-Torino il gruppo dall'87 al '91 ha investito 500 miliardi, nello stesso periodo per Tivoli e Villafranca appena 30».

«Non ci staremo mai», è la risposta di Silvano Silvani che ha appena mandato al neo presidente del Consiglio, Giuliano Amato, un fonogramma per sollecitare un incontro urgente al governo. I sindacati sono su tutte le furie. Si sentono presi in giro. «Quando il 30 luglio scorso abbiamo firmato l'accordo davanti al ministero del lavoro e a quello dell'industria era esplicita la condizione che si sarebbero dovuti salvaguardare le unità meridionali che anzi andavano specializzate». Accuse durissime. Compreso quello di aver attuato una strategia virtuosa solo a parole: «In realtà, sull'asse Milano-Torino il gruppo dall'87 al '91 ha investito 500 miliardi, nello stesso periodo per Tivoli e Villafranca appena 30».

La «guerra delle banchine»

Braccio di ferro a Genova
Bloccato a Voltri
traghetto della Finmare

GENOVA. Continua senza tregua a Genova la contesa delle banchine: mentre è prevista per oggi la terza manche del braccio di ferro tra i portuali della Compagnia unica e l'armatore Bruno Musso, la giornata di ieri ha fatto registrare l'apertura di un secondo fronte di guerra a Voltri. Qui l'arrivo di un nuovissimo traghetto della Viareggio (compagnia del gruppo Finmare) avrebbe dovuto inaugurare il più importante terminal container del Mediterraneo - gestito dal Vte (Voltri Terminal Europe), società controllata da Sinoport (Fiat) - con l'avvio del servizio di cabotaggio tra il nuovo scalo genovese e Terminali Imerse. Ma anche il Vte, che ha ottenuto dal Cap insieme alla concessione del terminal l'autorizzazione all'auto-produzione, è intenzionato - come l'armatore Musso - ad operare con personale proprio, e questo ha provocato una nuova mobilitazione degli uomini della Culmv. Sin dalle

prime luci dell'alba e per tutto il giorno circa duecento portuali hanno presidato il molo destinato all'attracco di «Vialigures», il traghetto di Viareggio, per impedire lo sbarco, e si sono poi organizzati in vari turni per proseguire il picchettaggio durante la notte. E per tutto il giorno «Vialigures», lasciato l'ancoraggio in rada, ha frangeggiato il molo senza tentare l'attracco vero e proprio, ufficialmente in attesa che venisse completata la lunga trafila delle operazioni preliminari. Dal canto loro i presidenti di Cap e Finmare, Rinaldo Magnani e Alcide Rosina, hanno ribadito che in ambito genovese solo Voltri può rappresentare, salvo impedimenti esterni, lo scalo per Viareggio e che la stessa Viareggio - a differenza della Tirrenia che, gruppo Finmare anch'essa, ha stipulato un accordo con la Culmv - intende utilizzare i servizi in autoproduzione (cioè senza Culmv) offerti dall'impresa terminalistica Vte.

Pontedera: il prevosto critica la Dc, mentre domani si sciopera Anche la Camera di commercio di Pisa boccia i finanziamenti Cipi alla Piaggio

La Camera di commercio di Pisa ha rotto il silenzio per esprimere il proprio dissenso sulla delibera Cipi che stanziava 318 miliardi per il trasferimento della Piaggio in Campania. Isolata l'Associazione industriali. Contro la Dc nazionale, che oggi incontra il prevosto di Pontedera, i sindacati annunciano un inasprimento delle manifestazioni.

DAL NOSTRO INVIATO
LUCA MARTINELLI

PONTEREDERA (PI). Nella terra della Piaggio il vecchio e cupo governo Andreotti non fa che raccogliere dissensi. Nella mattinata di ieri contro la delibera del Cipi, che stanziava 318 miliardi per trasferire le officine meccaniche della Vespa in Campania, ha preso posizione anche la Camera di commercio di Pisa. Per discutere del caso Piaggio il presidente Pierfrancesco Pacini ha convocato, in seduta straor-

dinaria, la riunione della giunta camerale. Il cosiddetto «fronte del rilancio» piano o di dunque inennato. Chi continua a lacerare è la sola Associazione industriali. Il suo presidente, Dnngoli, ex manager della Piaggio, non è finora intervenuto nel merito. Neppure nel corso dell'assemblea annuale degli associati di venerdì scorso, quando, a favore della strategia industriale adottata dall'azienda di Pontedera, si era

Mentre i lavoratori della Maserati di Lambrate stavano bloccando i binari della ferrovia, la notizia: il prevosto del lavoro Massimilla Di Ruocco ha condannato De Tomaso per attività antisindacale. La prima conseguenza è l'annullamento dei 500 licenziamenti; inoltre, Fiat e Gepi dovranno comunicare al sindacato tutti i contratti, tuttora segreti, pattuiti nel 1990. Un successo per gli operai dopo 3 mesi di lotta.

GIOVANNI LACCABO

MILANO. De Tomaso, la Fiat e la Gepi, stavano facendo il gioco delle tre tavollette. Ma stavolta sono stati colti con le carte truccate dal prevosto del lavoro Massimilla Di Ruocco che ieri li ha condannati per attività antisindacale in relazione alla vicenda Maserati. Il giudice, noto per il suo equilibrio, ha accolto la richiesta dei legali del sindacato formulata all'indomani dell'ultimo fallito round al ministero del Lavoro, il 22 maggio. Molteplici le conseguenze. Innanzitutto la nullità dei 500 licenziamenti. «E ciò dimostra che la lotta paga», os-

serva Alessandro Irondo, del Pds milanese, facendosi interprete della «gioia di tutta la federazione». Ma non solo. Il prevosto snida la Fiat, messa sotto accusa assieme alla Gepi, obbligando entrambe entro dieci giorni a comunicare al sindacato tutti i contratti, tuttora segreti, pattuiti nel 1990 quando la Gepi aveva ceduto ad Agnelli le quote Maserati di sua proprietà. Scrive il prevosto che Maserati ha fatto il cattivo gioco, e che Fiat e Gepi «qualche giorno hanno permesso». «Quello gioco? Quello di chiudere la fabbrica dopo aver intascato i 170

miliardi della Gepi. Ma il losco giochino è inibito al De Tomaso, e la stessa Fiat, se non glielo impedisce, viene meno ad un preciso obbligo: «Quelle carte contengono l'impegno ad operare per la salvaguardia dello stabilimento di Lambrate», osservano Cosimo Francioso e Adriana Calabrese, i legali di Fim-Fiom-Uilm. Francioso rispolvera quella famosa dichiarazione dell'allora ministro del Lavoro Prandini, in occasione dell'accordo del 1990 tra De Tomaso, Fiat e Gepi: «Voi sindacati potete stare tranquilli, perché ora è arrivata la Fiat. Ora la Gepi può farsi da parte». Gli avvocati sono stati accolti ieri dalle ovazioni degli operai, e al grido di «Viva Di Pietro», nell'assemblea convocata in tutta fretta il primo pomeriggio. Una giornata al di indubbio stress emotivo. Dopo tre mesi, finalmente face sorridenti, allegre. Il fulmineo passaggio da una fase di lotta generosa ma disperata, con le lettere di licenziamento in arri-

vo proprio in questi giorni. Alle 10 gli operai avevano bloccato per due ore i binari di Lambrate. D'improvviso una ondata incontenibile di euforia quando si è sparsa la voce della vittoria giudiziaria: «Ma allora un po' di giustizia esiste ancora». Non solo i lavoratori e il sindacato, ma anche per il Pds a tutti i livelli e per Rifondazione è stata una esperienza unica, forse impetibile. Gavino Angius, segretario nazionale Pds, aveva già diffuso una dichiarazione di chiara condanna di Maserati, Gepi e Fiat, e di appoggio alla lotta, chiedendo al governo «un immediato intervento affinché Maserati, Gepi e Fiat presentino un piano di riorganizzazione produttiva». Una posizione che trova un ulteriore riscontro proprio nella sentenza del giudice Di Ruocco che - osserva il leader Fiom Augusto Rocchi - «in sostanza indica la trattativa come la sola strada percorribile per risolvere questa vertenza. E dice al padronato: l'esempio di De

Tomaso, ossia l'invito allo scontro frontale, è sbagliato. De Tomaso ha sbagliato a rifiutare la mediazione del governo». A tal proposito Rocchi, concludendo l'assemblea, precisa che «la proposta di mediazione del governo non coincide con la posizione del sindacato. Abbiamo solo detto che era una proposta su cui il sindacato era disposto a discutere. E che devono farne i lavoratori delle lettere di licenziamento già ricevute? Mettere in una cornice e spuntarsi sopra tutte le mattine», suggerisce Rocchi subissato dagli applausi. Ma ora il sindacato chiederà all'azienda di spedire ai lavoratori altre lettere, stavolta per annunciare la revoca dei licenziamenti. La lotta prosegue perché, spiega Francesco pavan della Uilm, «la sentenza annulla i licenziamenti, ma non i problemi». «Non è finita», ribadisce Luigi Dedei, Fim-Cisl: «Ora dobbiamo strappare un buon accordo, il migliore possibile».

La Camera di commercio di Pisa ha rotto il silenzio per esprimere il proprio dissenso sulla delibera Cipi che stanziava 318 miliardi per il trasferimento della Piaggio in Campania. Isolata l'Associazione industriali. Contro la Dc nazionale, che oggi incontra il prevosto di Pontedera, i sindacati annunciano un inasprimento delle manifestazioni.

DAL NOSTRO INVIATO
LUCA MARTINELLI

PONTEREDERA (PI). Nella terra della Piaggio il vecchio e cupo governo Andreotti non fa che raccogliere dissensi. Nella mattinata di ieri contro la delibera del Cipi, che stanziava 318 miliardi per trasferire le officine meccaniche della Vespa in Campania, ha preso posizione anche la Camera di commercio di Pisa. Per discutere del caso Piaggio il presidente Pierfrancesco Pacini ha convocato, in seduta straor-

dinaria, la riunione della giunta camerale. Il cosiddetto «fronte del rilancio» piano o di dunque inennato. Chi continua a lacerare è la sola Associazione industriali. Il suo presidente, Dnngoli, ex manager della Piaggio, non è finora intervenuto nel merito. Neppure nel corso dell'assemblea annuale degli associati di venerdì scorso, quando, a favore della strategia industriale adottata dall'azienda di Pontedera, si era

invece pronunciato il presidente della Confindustria, Luigi Abete.

A godere di cattiva fama non sono soltanto i ministri del vecchio governo Andreotti. Anche la segreteria nazionale della Dc è alle prese con non pochi grattacapi. I dirigenti provinciali della Dc, per protestare contro la delibera del Cipi, nei giorni scorsi si sono autosospesi dai propri incarichi di partito e dalle cariche istituzionali. E contro il partito di Piazza del Gesù è sceso in campo anche il proposto di Pontedera, don Enzo Lucchesini che già tempo si era schierato dalla parte dei lavoratori della Piaggio. Il sacerdote ha fatto circolare un manifesto, lo ha affisso a tutti gli ingressi del Duomo, lo ha letto alla fine di ogni messa. Don Lucchesini ha così espresso, pubblicamente, la sua contrarietà al trasferimento al sud

«avallato dai ministri democristiani». E per la Dc nazionale il prevosto ha parole davvero dure: «Per rispetto della verità, anche se con grande sofferenza, devo aggiungere che mi sento un cittadino e un cristiano tradito da coloro ai quali avevo affidato i miei ideali e le mie speranze perché si concretizzassero». C'è di che riflettere, per i vertici Dc che oggi, a Piazza del Gesù, si incontrano con i dirigenti «autosospesi» nel tentativo di mediare a tanta cattiva pubblicità.

Intanto i lavoratori hanno ripreso i presidi e le manifestazioni davanti ai cancelli della fabbrica. Davanti ai cancelli c'è stato anche un breve comizio di Salvatore Semese, deputato indipendente eletto nelle liste del Pds. Oggi è invece in programma uno sciopero a scacchiera per bloccare l'entrata e l'uscita delle merci. Ma il clima, già teso, sembra destinato a diventare incandescente.

Cgil, Cisl e Uil hanno annunciato che la mobilitazione non conoscerà sosta. Dopo lo sciopero generale in programma per domani i sindacati attendono risposte concrete da Amato, al quale hanno chiesto un incontro i parlamentari, le istituzioni e le forze economiche e sociali, e dal Presidente della Repubblica, Scalfaro, al quale si sono rivolti la Regione Toscana, il Comune di Pontedera e la Provincia di Pisa. Se gli incontri non ci saranno, o se non daranno risposte sufficienti, i sindacati potrebbero decidere di convocare l'assemblea permanente all'interno della Piaggio, prospettando così la paralisi ad oltranza per la fabbrica di Pontedera. Una scelta definita «grave» che ha anche l'obiettivo di smuovere le acque nei sindacati nazionali, finora apparsi confusi e poco convinti rispetto all'intera vicenda.

Oggi l'assemblea di bilancio, in stallo la trattativa Lettera agli azionisti Fiat ...scritta dagli operai di Chivasso

La «lettera agli azionisti» questa volta non porta la firma di Gianni Agnelli, ma quelle dei lavoratori della Lancia di Chivasso, lo stabilimento minacciato di chiusura. La distribuiscono stamane in occasione dell'annuale assemblea di bilancio. Intanto le trattative tra azienda e sindacati non fanno un passo avanti. Ed alla Pininfarina, che vuol mettere 400 lavoratori in mobilità, sono state interrotte.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Quando in una trattativa sindacale si fa il riassunto delle puntate precedenti, significa che le distanze tra le parti rimangono incolumi. E quanto è successo ieri tra Fiat e sindacati. Fiom, Fim, Uilm e Fismic hanno illustrato per l'ennesima volta la loro «piattaforma» di proposte alternative alla cessazione di ogni attività produttiva nello stabilimento Lancia di Chivasso ed alla sospensione a zero ore,

senza nessuna garanzia di rientro, per 2.000 impiegati della Fiat-Auto. La delegazione aziendale, come se non conoscesse già quelle proposte a memoria, ha chiesto una pausa per esaminarle ed il negoziato è ripreso solo a tardissima sera.

La «piattaforma» dei sindacati, approvata all'unanimità nelle assemblee di fabbrica, è riportata nella «lettera agli azionisti» che i lavoratori di

L'alternativa è davvero tra Pontedera e Benevento o tra Melfi e Chivasso? «Ormai l'alternativa è il Terzo mondo»

«Se non cresce l'industria al Sud il Nord deperisce»

NICOLA CACACE

Deindustrializzazione non significa che si riducono i beni industriali prodotti - automobili, televisori ecc. - ma che si riduce il numero di lavoratori necessari a produrli. La deindustrializzazione dei paesi ricchi è accentuata dalla delocalizzazione di segmenti crescenti dell'industria tradizionale o matura da questi paesi verso aree meno sviluppate, ed è compensata da una crescita del settore dei servizi vendibili e dei prodotti industriali «leggeri» ad alto valore aggiunto.

Molti, a Chivasso e a Pontedera, si chiedono perché mai lo Stato italiano debba dare 2.884 miliardi di contributi alla Fiat e 270 alla Piaggio per costruire nuovi stabilimenti in Basilicata (Melfi) e in Campania (Avezzano e Benevento) mentre la Fiat chiude lo stabilimento di Chivasso e a Pontedera temono - altri - l'ridimensionamento dello stabilimento della Piaggio. Nessuno ha spiegato infatti ai cittadini del Nord e agli onorevoli di tutti i partiti che in questi giorni hanno presentato interrogazioni in Parlamento su questo argomento - decisione del Cipi sull'accordo di programma tra Piaggio e ministro per il Mezzogiorno - che se l'apparato produttivo nazionale non si rafforza nel Mezzogiorno esso deperisce anche al Nord, dove tra l'altro mancano le condizioni per investimenti che i bassi indici demografici da anni presenti in quelle regioni e l'assenza di incentivi - tra l'altro ammessi dalla Cee solo in regioni depresse - non consentono; e che se la Fiat avesse cercato altrove, in qualche area del Nord, i settemila giovani che sta assumendo a Melfi, semplicemente non li avrebbe trovati.

Naturalmente gli incentivi per il Mezzogiorno - quasi il 50% dell'investimento - così come la fiscalizzazione degli oneri sociali - che abbassa il costo lavoro al Sud del 25% - hanno contato in queste scelte di Fiat e Piaggio che altrimenti si sarebbero orientate verso altri paesi europei o extraeuropei.

La realtà è che dopo la caduta del muro il quadro della divisione del lavoro è radicalmente mutato. Il contatto diretto della vecchia Europa con paesi dalla cultura e dalle tradizioni non lontane da noi ma con abbondanza di mano d'opera bene istruita e dal costo lavoro infinitamente più basso - intorno ai 150 dollari al mese - producono e sempre più produrranno delocalizzazione di produzioni verso quei paesi.

Ma allora, qualche obiettore, dobbiamo rinunciare nelle frontiere, rinunciare all'Europa, innalzare altri muri? Niente di tutto questo, dobbiamo solo utilizzare il paese al meglio, al Nord continuando il processo avviato da anni di raf-

forzamento del terziario avanzato e della Light Industry (industrie basate sulla ricerca scientifica e l'innovazione dei prodotti) al Sud utilizzando una mano d'opera abbondante e finalmente anche istruita per investimenti significativi in tutte quelle produzioni che devono modernizzarsi ed automatizzarsi al massimo per sopravvivere in paesi ricchi come il nostro - e che altrimenti si orientano naturalmente verso l'estero.

Purtroppo oggi esistono le condizioni per temere che il timido processo di ripresa industriale del Mezzogiorno - l'occupazione industriale è cresciuta nel triennio '89/'91 a Sud con tassi doppi che nel Centro-nord malgrado i danni della criminalità organizzata e lo stato penoso delle infrastrutture - si arresti per le oggettive difficoltà delle finanze statali e per i troppi errori della politica di intervento straordinario. Invece di modificare la legislazione per il Mezzogiorno in senso meno assistenziale, riducendo anche gli incentivi, eccessivi, c'è il rischio di porre l'Italia in condizioni di ulteriore svantaggio verso paesi come Spagna e Germania (ex dell'Est) e Irlanda dove gli incentivi regionali, nazionali e europei ci sono e atterrano sempre più investimenti anche stranieri. Deve essere chiaro e tutti che se l'apparato produttivo nazionale non potrà utilizzare il Sud per i pochi investimenti significativi di razionalizzazione necessari, questi non andranno nel Centro-nord, dove mancano le condizioni - offerta di lavoro, incentivi e vincoli di spazio e ambiente - bensì nell'Est europeo o in Spagna o più lontano, con danno per l'industria del Nord che vedrebbe resi più difficili i legami di interscambio tra componenti italiani e prodotto finale. Chi crede insomma che l'alternativa sia tra Melfi e Chivasso o Avezzano e Pontedera si sbaglia di grosso perché con la caduta del muro si è accelerato un processo di modifica della divisione internazionale del lavoro che era già in atto. Di conseguenza, o le produzioni più tradizionali della Fiat - così come della Piaggio - si spostano come già stanno facendo verso il Sud d'Italia (dove c'è mano d'opera abbondante e che costa meno per la fiscalizzazione confermata sino al 2003) e verso i nuovi mercati in Brasile, Algeria, Turchia, Polonia e Russia (dove la mano d'opera costa addirittura un decimo, più che sufficiente a far superare problemi di bassa produttività e di lontananza dall'Italia) o lo Stato dovrà presto accollarsi i conti di società che perderanno quote di mercato, occupati e profitti ancora più velocemente di quanto già oggi noi facciamo.

«Economista, presidente Isri