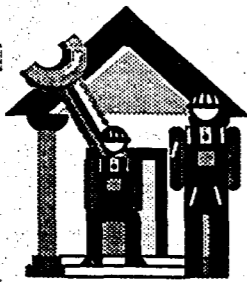


Emergenza lavoro



Se nel Mezzogiorno prevalgono le cause di lungo periodo al Nord è soprattutto il rapporto con la recessione internazionale a produrre la diminuzione dei posti di lavoro Iri e Eni sono stati impegnati a ricollocare gli esuberanti

Le tante facce della disoccupazione Si intrecciano fattori strutturali e congiunturali ed è crisi

Quanto più si affrontano i problemi della disoccupazione che avanza, tanto più vengono alla luce le diverse componenti del fenomeno. Prevalde quella «congiunturale» nel centro-nord, al sud quella «strutturale»; diversi sono i soggetti maggiormente colpiti per età, sesso, livelli di istruzione, appartenenza sociale. Prendono iniziative le regioni, e Iri e Eni sono impegnate a ricollocare i propri esuberanti.

PIERO DI SIENA

ROMA. «Allarme rosso occupazionale»: questa è ormai la parola d'ordine per il 1993. Dopo le misure del governo, Eni e Iri in base al decreto sulle privatizzazioni dovranno approntare un piano per i propri esuberanti. E contemporaneamente matura la consapevolezza che per affrontare l'emergenza non bastano i dati generali ma bisogna entrare di più nel dettaglio. Non si tratta solo della definizione delle zone dove il fenomeno è più acuto, a cui sta lavorando la task force, ma di indagare sui molteplici fattori che concorrono alla crisi occupazionale. Le cause della disoccupazione in Italia sono, infatti, molto diverse tra di loro. In linea generale si può affermare che mentre al sud, che presenta di gran lunga i tassi più alti (il 20% della popolazione attiva, che arriva al 34% se si considera la sola manodopera

di diplomati. Dappertutto poi diminuisce il lavoro autonomo nel terziario, vale a dire i piccoli esercizi commerciali. Naturalmente sia al nord che al sud fattori congiunturali e strutturali della disoccupazione sono, sia pure in diversa misura, combinati tra di loro. Strutturalmente, infatti, può definirsi il saldo occupazionale negativo di zone del centro-nord che risentono del mancato decollo dopo la ristrutturazione degli anni Ottanta (ad esempio, la Liguria o la zona di Piombino). Gli effetti della congiuntura negativa, sebbene con ritardo (nel 1991, secondo l'Istat, nel Mezzogiorno l'occupazione nell'industria è continuata a crescere quando già al nord era in calo), sono arrivati anche al sud. Nelle regioni meridionali è costituzionale la crisi occupazionale nell'edilizia e nel settore dell'abbigliamento. E quest'ultima rischia di dare il colpo finale alle ultime vestigia del tanto decantato - un decennio fa - modello di sviluppo adriatico.

Per questa ragione il Dipartimento economico della presidenza del Consiglio, nel fornire alla task force la prima approssimazione su cui base essa dovrà individuare le zone di primo intervento e nel formulare una sorta di graduatoria delle regioni in «sofferenza occupazionale», ha scelto di incrociare diversi parametri. Il

La graduatoria della crisi

- 1. Liguria
2. Valle d'A.
3. Basilicata
4. Campania
5. Lombardia
6. Calabria
7. Veneto
8. Sardegna
9. Puglia
10. Piemonte
11. Abruzzi
12. Molise
13. Sicilia
14. Friuli V. G.
15. Toscana
16. Umbria
17. Emilia R.
18. Marche
19. Lazio
20. Trentino A. A.

fonte Presidenza del Consiglio

primo tra questi, ovviamente, è il tasso di disoccupazione che vede ai primi cinque posti in ordine Campania, Sicilia, Basilicata, Sardegna e Calabria. Il secondo è quello che viene definito «indice di sviluppo» (meglio sarebbe stato dire «del mancato sviluppo») secondo il quale la classifica delle prime cinque diventa Calabria, Basilicata, Campania, Sicilia, Molise. Quando si passa ad esaminare la «diminuzione in percentuale degli occupati» lo scenario cambia radicalmente e le prime cinque sono Liguria, Veneto, Lombardia, Abruzzi, Valle d'Aosta. L'aumento in percentuale dei disoccupati dà invece la serie Lombardia, Veneto, Toscana, Piemonte, Basilicata. L'aumento in percentuale della cassa integrazione produce altresì la seguente successione:

Sardegna, Valle d'Aosta, Lombardia, Calabria, Emilia Romagna; il rapporto tra pensionati e occupati Valle d'Aosta, Liguria, Piemonte, Umbria, Friuli Venezia Giulia; il rapporto tra occupati a rischio e occupati Liguria, Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia, Basilicata e Sardegna. Mescolando questa graduatoria di graduatorie, il risultato che ne emerge è, come è noto, che la Liguria è al primo posto del «rischio occupazione» e la Lombardia al quinto. Finora nessuno ha avuto da ridire sui criteri adottati, ad eccezione di qualche «peone» di Palazzo Madama e di Montecitorio proveniente dal Mezzogiorno. Ma è facile arguire che quando si andrà a definire le zone in cui l'intervento della task force sarà prioritario le polemiche non mancheranno.

Cristofori: «Sfida difficile, ma ce la faremo»

ROMA. «Le prime decisioni di fine anno del Consiglio dei Ministri e le nuove iniziative che sono in cantiere e verranno approvate nel corso di questo mese, rappresentano un piano articolato che intende scongiurare il pericolo della disoccupazione. Lo ha affermato ieri il ministro del lavoro Nino Cristofori.

A suo parere «la sfida è certamente ardua, ma questo governo ha la possibilità di vincerla sia perché sta coinvolgendo nello sforzo le parti sociali e conta sulla tenuta di una maggioranza, convintamente sostenuta e ribadita ieri dal segretario della Dc Mino Martinazzoli, sia perché gli strumenti che verranno messi in atto non hanno carattere assistenziale, ma strutturale».

Per Cristofori la linea che il Governo sta seguendo «sarà certamente incisiva nello scongiurare il peggioramento della situazione». I punti principali dell'azione dell'esecutivo, ha spiegato il ministro, riguardano il rafforzamento dell'accordo tra finanza ed economia reale; il rafforzamento dell'imprenditoria nazionale, lo sviluppo dei mercati finanziari, l'utilizzazione della spesa sociale in politiche attive del lavoro, la determinazione di investire subito le risorse disponibili in opere cantierabili, l'irreversibile indirizzo verso la riduzione dei tassi di interesse, il rilancio innanzitutto del settore edilizio.

«La stessa imminente decisione della istituzione dei fondi pensione a capitalizzazione - ha concluso Cristofori - contribuirà a ridare fiducia al mercato. Contiamo quindi di smentire le previsioni, governando l'economia del Paese verso la fuoriuscita dalla crisi».

Mercato unico 9000 spedizionieri rischiano il posto

L'altra faccia del mercato unico europeo. Cadute le barriere doganali si fanno incerte le prospettive occupazionali per i dipendenti delle 2500 case di spedizione italiane. In pericolo 9000 posti di lavoro, 74.000 in tutta la Cee. Il Consiglio dei ministri avrebbe dovuto prendere in esame il problema il 30 dicembre scorso, ma il tutto è stato rinviato. Proteste a Ventimiglia e Campogalliano.

GIANCARLO LORA

ROMA. Altri 5 mila posti a rischio: sono quelli dei dipendenti delle 2500 case di spedizione italiane. Le lettere di licenziamento, in molti casi, sono già state consegnate a questi lavoratori e per loro la nascita del 1993 non è stata certo un avvenimento felice. Praticamente gettati sulla strada, in Francia è assicurato loro il salario per i prossimi due anni. In Italia niente. «A Ventimiglia sono 150.300 con l'indotto, dal primo gennaio sono tutti disoccupati» - dichiara Giuseppe Famà, segretario della Camera del Lavoro della città di confine - «Siamo impegnati nella battaglia per ottenere per loro la cassa integrazione o il prepensionamento».

Provedimenti non previsti e che per l'ottenimento richiedono dure e non facili battaglie sindacali. In Italia il Consiglio dei Ministri avrebbe dovuto prendere in esame il problema il 30 dicembre scorso, ma il tutto è stato rinviato.

«La Cee ha stanziato 30 milioni di Ecu, circa 50 miliardi di lire da dividere tra tutte le frontiere europee. Una somma modesta rapportata al problema dei 7 mila lavoratori delle case di spedizione che si troveranno dal primo gennaio dei disoccupati», denuncia Famà. Che sottolinea anche come non si tratta di elargire sussidi, ma di garantire posti di lavoro evitando che la nascita della nuova Europa non sia portatrice di disoccupazione e quindi di miseria.

Il 31 dicembre si è brindato, le televisioni hanno ripreso gli applausi della notte dell'ultimo dell'anno del 1992. Una notte di festa con alzata di calici di spumante e di champagne che ha percorso i valichi di frontiera tra Italia, Francia, Belgio, Olanda, Germania e, più su, con i Paesi del nord Europa.

Ma non è tutto oro quel che luccica. Il progetto per la riutilizzazione dei 74 mila lavoratori di confine rimasti senza impiego non è stato ancora perfezionato e per loro il saluto della nascita del 1993 è stato amaro. Rischiano di essere vittime, con la perdita del lavoro e del salario, di un avvenimento indubbiamente eccezionale. È l'Europa unita che si propone come un'unità di interessi, con prospettive di profitti, contrapposta ad altre entità quali gli Stati Uniti d'America e

del Giappone. E le prime vittime sono questi lavoratori.

Alla frontiera di Ventimiglia sono stati spesi negli ultimi anni ben 250 miliardi di lire per la realizzazione di un autoparco e di un parco merci ferroviario. Con il primo gennaio il tutto non servirà più per la liberalizzazione del transito delle merci tra Italia e Francia. E già queste cose si sapevano da decenni, da quando si pensava alla creazione di una Europa intenzionata ad abbattere le vecchie frontiere.

Patetico è stato il brindisi al valico italo-francese di Ponte San Ludovico, con la presenza del ministro Costa, il quale assume sovente la veste di moralizzatore della vita pubblica italiana. Alle spalle delle autorità i miliardi spesi per opere ormai inutili ed il problema, drammatico, di 300 lavoratori di Ventimiglia e dei 74 mila europei.

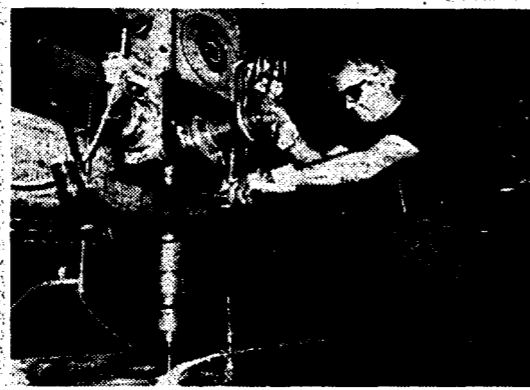
Il Consiglio dei Ministri ha superato il traguardo dell'unificazione senza avere dedicato a loro un interessamento. Da venerdì sono potenzialmente dei disoccupati, disoccupati che ora maledicono un avvenimento storico che li ha privati di un salario.

Con l'abbattimento delle barriere doganali, un centinaio di persone perderanno il posto di lavoro anche nel modenese. Sono i dipendenti delle ditte di spedizionieri che lavorano in stretto collegamento con la dogana di Campogalliano all'incrocio fra l'Autobrennero e l'Autosole. Ormai tutte le merci provenienti, o dirette, agli Stati europei non devono essere più controllate in dogana. Perciò ci sarà - dicono gli spedizionieri - almeno un abbattimento del 50% del lavoro per queste ditte. Finora erano circa 900 i tir che ogni giorno dovevano transitare per questo centro doganale per le esportazioni e importazioni di merci. Ma ora sarà sicuramente ridotto, «da 400 al nostro personale - ha detto Carmelo Modica, direttore della dogana di Campogalliano - non credo ci sia il rischio di perdita del posto. Nulla è cambiato infatti per i paesi extraeuropei. Circa i controlli per le merci destinate ai paesi europei, dovremo invece effettuare controlli e verifiche perché tutte le merci in arrivo dall'estero abbiano versato l'iva. Quindi c'è del lavoro da svolgere».

Iniziativa in Piemonte, Veneto, Basilicata e Sardegna Anche le Regioni ora scendono in campo

ROMA. Sul fronte emergenza occupazione incominciano a darsi a fare anche le Regioni. Tra le prime il Piemonte, dove l'assessore al Lavoro Giuseppe Cerchio ha presentato un nuovo disegno di legge regionale a sostegno di nuove iniziative imprenditoriali e per inserire soggetti svantaggiati nel lavoro. Il disegno di legge istituisce un fondo che permetterà ai lavoratori, interessati a costituire un'impresa autonoma, di fruire di prestiti a medio periodo a tassi particolarmente ridotti. L'assessore al Lavoro piemontese avanza inoltre la proposta dell'istituzione del Consiglio regionale

dell'Economia e del Lavoro, mentre l'Agenzia per l'impiego fa il bilancio del primo mese del nuovo servizio «Promozione lavoro» attraverso cui si è riusciti a ricollocare una settantina di lavoratori rimasti senza occupazione. Dal Piemonte alla Basilicata. Anche qui l'Agenzia regionale per l'impiego non se ne sta con le mani in mano. È stato firmato a fine anno un protocollo d'intesa tra la stessa Agenzia, i sindacati e le organizzazioni imprenditoriali per il reinserimento nel processo produttivo degli oltre 1.000 lavoratori lucani, iscritti alle liste di mobilità. In Puglia invece -



dove da poco si è usciti da una lunga e travagliata crisi politica - a darsi da fare, finora, è solo il sindacato. Nella conferenza stampa di fine anno della Cgil pugliese, il segretario regionale Franco Natuzzi ha tracciato il quadro preoccupante della situazione della sua regione, mentre il segretario aggiunto, Mario Loizzo, ha attaccato duramente i provvedimenti in materia del governo, improntati alla privatizzazione degli istituti di governo del mercato del lavoro. «Istituzionalizzare una forma di lavoro a intermittenza come ha fatto il governo - ha detto - significa per la Pu-

gilia legalizzare il caporalato». La Regione Veneto stanziava 50 miliardi per fronteggiare la crisi occupazionale che ha investito agricoltura e industria (rispettivamente -15% e -1,98% sul 1991) di fronte a un incremento di posti di lavoro che ancora continua nel terziario, con un 3,57% in più rispetto all'anno precedente. C'è infine da segnalare in Sardegna la proposta dell'Ani, l'associazione delle piccole imprese, di istituire un comitato permanente per affrontare la grave crisi che ha colpito l'isola e un piano straordinario di interventi nel settore dell'edilizia e delle opere pubbliche.

Piano di ristrutturazione in vista per il gruppo pubblico, problemi occupazionali anche fra i privati

CASERTA Disoccupazione al 27%, crolla la provincia «gioiello» della Dc La crisi della «Brianza del Sud»

Migliaia di posti in pericolo in provincia di Caserta. Una grave crisi sta colpendo l'apparato produttivo, mentre il tasso di disoccupazione arriva al 27% e la cassa integrazione speciale al 30 novembre ha accumulato già 15 milioni di ore. In crisi anche il comparto vissuto, con finanziamenti pubblici, all'ombra dei potentati dc. Il caso della Mareco dove 400 lavoratori sono da due mesi senza stipendio.

DAL NOSTRO INVIATO

VITO FAENZA

CASERTA. È in crisi il modello di sviluppo industriale casertano, vissuto all'ombra della Dc che aveva fatto credere ad un possibile sviluppo di questa provincia, attraverso un continuo sovvenzionamento pubblico, senza adeguate strutture, tecnologie, produzione. I democristiani avevano definito questa provincia la «Brianza del sud», facendo intendere che questa zona, la più settentrionale del meridione, collegata al nord con autostrade e ferrovie, poteva essere il pemo di uno sviluppo senza fine ed a livello del settentrione.

Lo slogan è durato solo qualche anno, poi la crisi, che non è cominciata con l'attuale fase di recessione, ma è vecchia di alcuni anni. Una crisi tamponata solo attraverso interventi della Gepi, ricorso massiccio alla cassa integrazione, finanziamenti pubblici. E sono

S.Maria Capua Vetere rischia di perdere il posto di lavoro (e da soli rappresentano il 50% degli esuberanti del gruppo).

In questa provincia c'è stato un uso indiscriminato dei contratti di formazione lavoro (almeno 15.000 gli assunti dal 1986 al 1991), ma molti di questi giovani alla fine del contratto sono stati licenziati e molti altri sono finiti in cassa integrazione.

È un terremoto, che mette in ginocchio una economia che ha subito negli ultimi vent'anni una profonda trasformazione, passando da una struttura agricola ad una economia pseudo-industriale, senza alcun radicamento, però, nell'assetto produttivo reale. È di varia emblematica - afferma la federazione dei Pds di Caserta in un suo documento - la situazione del gruppo Mareco, un «caso emblematico di imprenditoria protetta e sponsorizzata da esponenti di primo piano della Dc locale e nazionale che scarica le attuali difficoltà del connubio impresa-affari-politica sui lavoratori dopo aver beneficiato per anni di ingenti agevolazioni e finanziamenti pubblici».

La Mareco soffre della crisi del settore aeronautico e i lavoratori di questo gruppo da ottobre non ricevono lo stipendio, mentre la magistratura sta esaminando la rilevanza di un esposto, naturalmente anonimo, nel quale si parla di corsi di formazione professionale effettuati presso la struttura mentre in Inps si sussurra di uno «scoperto» nel versamento dei contributi per i lavoratori. In questa situazione, invece di intervenire sul sistema attraverso la tecnologia della produzione e quindi garantire con la specializzazione un futuro, la Mareco sceglie la strada traumatica dei licenziamenti e della cassa integrazione e quella del disimpegno con l'affitto a terzi degli impianti e preannuncia la cessione, a pezzi, delle società del gruppo.

Quasi un milione di abitanti, a cavallo tra Napoli e Roma, la provincia di Caserta è stata dominata negli ultimi quarant'anni dalla Dc che ha riportato in alcune elezioni percentuali bulgare. Nei centri maggiori della provincia dispone da anni della maggioranza assoluta. La crisi, l'incapacità a risolvere i problemi, quindi non possono essere fatti risalire all'«ingovernabilità», ma solo al sistema messo su dallo scudocrociato, che nonostante sia evidente la crisi di questa commissione fra affari-politica-imprese, cerca di riproporre i vecchi metodi, le vecchie scelte, le vecchie metodologie.

GENOVA E adesso la scure cala anche su Finmare

Il trionfo recessione-concorrenza-debito pubblico sta provocando un autentico terremoto nell'economia marittima italiana. Ristrutturazione in vista per la Finmare, finanziaria di Stato che controlla Tirrenia, Adriatica, Viamare, Sidermar, Lloyd Triestino, Almare, Italia di navigazione e traghetti regionali. Pesanti tagli annunciati anche per i marittimi italiani imbarcati sulle navi noleggiate a bandiere estere.

PIERLUIGI GHIGGINI

GENOVA. Per la Finmare inizia la ristrutturazione. Lo ha annunciato ai sindacati l'amministratore delegato Ezio Rosina; le linee del piano però non sono ancora note. Nel frattempo Finmare sospende sia i trentadue licenziamenti in corso al Lloyd Triestino sia le procedure di smembramento della Sidermar, «gioiello di famiglia» nei trasporti di Massa, che prevedevano la cessione ai privati del cabotaggio e delle attività di spedizione. Ha dunque ottenuto un primo risultato la durissima battaglia degli equipaggi, che hanno bloccato le navi Sidermar per più di due settimane mettendo in crisi i rifornimenti ai centri siderurgici. Sono però i lavoratori dell'armamento privato a sperimentare subito gli effetti di una strategia che si basa essenzialmente sulla riduzione dell'occupazione. Già dai prossimi giorni verrà ridotto drasticamente il numero di

calcoli i marittimi italiani già a rischio di licenziamento sarebbero almeno cinquecento. Per questi è prevista una lista di mobilità, la ricollocazione su altre navi della stessa compagnia o della flotta nazionale o, in alternativa, l'iscrizione al Fondo Marittimi. Ma è scontata, a questo punto, la corsa al noleggio all'estero per risparmiare sul costo degli equipaggi: la busta paga dei marittimi provenienti da paesi terzi può essere più leggera anche di otto o dieci volte rispetto agli italiani. Di questo passo saranno diverse migliaia di marittimi, specialmente del Meridione, che riceveranno il benvenuto, sempre che il ministro non trovi la forza di contenere l'assalto armatoriale. L'ufficio sindacale di Confindustria fa notare che il Bare Boat «serve a migliorare la competitività e a frenare il passaggio di proprietà delle navi a compagnie straniere. D'altra parte la strada imboccata porta dritta all'emarginazione della marineria italiana, nel momento in cui gli armatori di tutta Europa invocano la difesa delle bandiere e degli equipaggi comunitari. Franco Mariani, responsabile nazionale trasporti del Pds, non esita ad esprimere un motivato giudizio critico: «Già fortemente assistito, l'armamento privato ora può avvalersi di una intesa che, sommata alla generale depressione econo-



Una veduta del porto di Genova

interrogativo sulla credibilità del suo gruppo dirigente». La ristrutturazione in atto può avere un senso se Finmare si trasforma da finanziaria in società operativa e se le attività, che comunque devono mantenere la maggioranza di capitale pubblico, vengono accorpate in divisioni per il cabotaggio, i trasporti e i traffici di linea, senza però escludere l'unificazione fra compagnia Italia e Lloyd Triestino. Per i traghetti si può prevedere una collaborazione con le Ferrovie. In ogni caso il governo non può lavarsene le mani: il progetto di ristrutturazione va verificato punto per punto.