

# Economia & lavoro

BORSA

Toma a scendere  
Mib a 1196 (-0,83%)

LIRA

Riprende slancio  
Marco a quota 926

DOLLARO

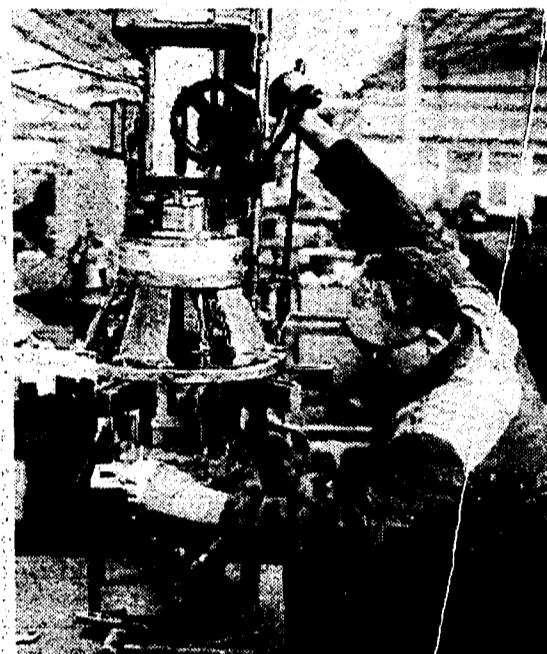
Quotazioni stagnanti  
in Italia 1458 lire

L'indagine trimestrale degli industriali di Federmeccanica conferma: nonostante i primi segnali di disgelo, il peggio deve ancora venire. La ripresa, a metà del '94

Sempre nere le previsioni per l'occupazione. Le retribuzioni del settore in caduta libera: l'inflazione ha quasi del tutto «mangiato» gli aumenti dell'ultimo contratto nazionale

## Metalmeccanica nel tunnel della crisi

### E i salari reali degli operai sono fermi ai livelli del 1990



La ripresa? Verrà, ma per adesso l'industria è ancora nel tunnel della crisi. Anzi: a sentire gli industriali metalmeccanici privati di Federmeccanica, la congiuntura non ha ancora raggiunto il punto più basso. E intanto, però, i lavoratori metalmeccanici si sono visti in pratica «scappare» dall'aumento dei prezzi quasi tutti gli aumenti salariali fin qui concessi dal contratto nazionale siglato nel dicembre 1990.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Ci aspettano ancora tempi duri. L'occasione per questa analisi preoccupata dello stato di salute dell'industria italiana è la presentazione del consueto rapporto congiunturale trimestrale di Federmeccanica, i cui contenuti sono stati illustrati ieri dal direttore generale dell'associazione, Bruno Soresina.

metà del 1994. Sono assai eloquenti i dati relativi alla produzione industriale nei primi due mesi dell'anno: rispetto allo stesso periodo del 1992, a fronte di un calo del 7,7% dell'intera industria italiana, il comparto metalmeccanico ha registrato un calo produttivo dell'11,1 per cento.

mentale del 25,0%, a fronte di una sostanziale invarianza delle importazioni (più 1,7 per cento). Ma la crisi, ha avvertito il direttore generale di Federmeccanica, colpisce duramente anche paesi come Francia e Germania, che rappresentano i partner commerciali centrali dell'industria metalmeccanica italiana. Brutte notizie anche sul fronte del lavoro: nel gennaio '93 l'indice dell'occupazione dipendente era sceso del 7,9% rispetto al gennaio 1992. E le ore di cassa integrazione nel primo trimestre del '93 sono aumentate visibilmente (oltre il 30%) rispetto ai primi tre mesi del '92, passando da oltre 58 milioni a 78 milioni di ore; con una netta predominanza, però, della Cig ordinaria (per crisi congiunturale) rispetto alla Cig straordinaria (per crisi strutturale).

denze di personale, gli esuberanti derivano da situazioni di carattere congiunturale, anche se in quelle con oltre 1000 dipendenti, i «tagli» occupazionali dipendono per lo più da crisi strutturali. Un elemento, questo, che fa dire a Soresina che in realtà la crisi dell'industria non è legata tanto a fattori strutturali del nostro sistema economico, ma alla peculiare situazione di instabilità (economica, ma soprattutto politica ed istituzionale) che attraversa il nostro paese. In altre parole, la «metalmeccanica» passa il «momento peggiore dal dopoguerra ad oggi», paragonabile solo ai drammatici anni '80, ma «non appena ci saranno segnali di ripresa produttiva stabile, nel giro di sei mesi ci sarà anche una ripresa dell'occupazione».

canica sostiene che nonostante la gravità della crisi produttiva e occupazionale che ha colpito il settore, i salari riescono ancora a salvaguardare il potere d'acquisto. Una tesi un po' curiosa, visto che gli stessi dati riportati dall'indagine congiunturale mostrano chiaramente che le retribuzioni contrattuali dei metalmeccanici sono diminuite in termini reali (depurate cioè dall'aumento dei prezzi al consumo) del 3,1% tra il febbraio '93 e lo stesso mese del 1992. Peggio ancora: fatto 100 il valore delle retribuzioni contrattuali reali nel 1990, nel febbraio '93 l'indice ha segnato un significativo 102,9. In altre parole, è sparito quasi del tutto l'incremento salariale conquistato con l'ultimo contratto di lavoro. Bontà sua, Soresina ha detto che gli industriali di Federmeccanica non imiteranno i loro colleghi tedeschi, e non «disdeteranno» unilateralmente lo scatto di stipendio previsto per luglio dal contratto nazionale di categoria: «È un impegno che rispetteremo anche in un momento difficile».

740, appello contro le frodi: versate di persona le tasse. Impiegati e operai in testa nel gettito fiscale nazionale

## I commercialisti: «Non fidatevi dei commercialisti»

«Non fidatevi dei commercialisti, pagate personalmente le tasse». In tempo di denuncia dei redditi, l'appello anti-frode viene proprio dall'Ordine dei commercialisti che mette in guardia da professionisti veri o presunti che non versano i tributi dei loro clienti. Tra i contribuenti, il gettito maggiore viene da impiegati e operai (36.200 miliardi) e chi paga di più rispetto al reddito sono i notai e i dirigenti.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Tempo di dichiarazioni dei redditi, rischio che il commercialista invece di versare l'imposta intaschi il malloppo. Un rischio per nulla remoto: è cronaca recente quella dell'attrice Mara Venier che ha scoperto di essere stata per anni truffata dal professionista a cui aveva affidato i suoi 740. Tanto poco remoto che, paradossalmente, proprio dal vertice dell'Ordine dei commercialisti è venuto ai contribuenti l'appello a non fidarsi dei commercialisti.

to all'Erario. Tra i lavoratori dipendenti la cifra maggiore (18.417 miliardi) viene, come abbiamo detto, dagli intaschi del malloppo. Un rischio per nulla remoto: è cronaca recente quella dell'attrice Mara Venier che ha scoperto di essere stata per anni truffata dal professionista a cui aveva affidato i suoi 740. Tanto poco remoto che, paradossalmente, proprio dal vertice dell'Ordine dei commercialisti è venuto ai contribuenti l'appello a non fidarsi dei commercialisti.

In Europa le immatricolazioni in aprile sono calate del 18,3%; in Italia la flessione ha raggiunto la punta record del 28,1%. Pessimista Gianni Agnelli, mentre i sindacati chiedono un altro anno di cassa integrazione ordinaria per il gruppo Fiat

## Auto, in aprile mercati in cortocircuito

In tutti i mercati europei - con la sola eccezione della Grecia - è sempre crisi nera per l'auto. In aprile nella Cee le immatricolazioni sono diminuite in media del 18,3%. Ma in Italia la flessione ha raggiunto addirittura il 28,1%. Pessimista Agnelli: «La ripresa procede ancora lentamente». Fiom, Fim e Uilm invece chiedono per la Fiat la proroga di un anno della cassa integrazione ordinaria.

MICHELE URBANO

MILANO. Sul mercato delle quattro ruote il pedale del freno è sempre impietosamente affondato. Ed è vietato farsi illusioni. Parola di Agnelli: «La ripresa economica procede ancora lentamente e, specie per l'industria dell'auto in Europa, il '93, farà registrare un calo di circa il 20%». Le rilevazioni sembrano bollettini di una ritirata senza fine. E non solo in Italia. Ecco l'ultima fotografia scattata dall'Acca, ossia l'Associazione dei costruttori europei: in aprile le vendite di auto in Italia sono diminuite del 28,1% rispetto allo stesso mese del '92. E nei primi quattro mesi dell'anno la flessione è stata del 19,3%. In tutte le fabbriche d'Europa il contachilometri va sempre più piano. Nei dodici paesi Cee le vendite, nel periodo gennaio-

aprile, sono diminuite del 17,3% (nel solo mese di aprile la flessione è stata del 18,3%). Con la sola eccezione della Grecia che registra un'impennata di vendite addirittura del 43,9%. Il panorama è desolante: Belgio -27,8%, Danimarca -35%, Francia -11,7%, Germania -17,7%, Gran Bretagna -0,8%, Olanda -15,6%, Portogallo -28,6%, Spagna -30,2%.

alla ripresa del mercato dell'auto prevista per la prima metà del '94. Altri scenari non sono evolvibili nemmeno tra le briciole sono saporite. Già, perché il rosario della recessione nel vecchio continente ha snocciolato i suoi grani di penitenza a poche settimane dall'accordo Cee-Giappone per limitare nel '93 le importazioni di auto «gialle» nella Comunità. Conclusione: l'intesa, basata su una flessione della domanda europea stimata nel 6,5%, è ora contestata dai costruttori europei. Italia e Francia ne hanno già chiesto una rinegoziazione. Come andrà a finire? Al massimo, secondo gli esperti, la crisi del '93 potrà essere giocata per concordare il

retto '94 dell'import dal Giappone. Anche Gianni Agnelli vede nero. Ieri nel corso della «passarella d'onore» al Quirinale, a palazzo San Macuto e a palazzo Giustiniani, per presentare al presidente della Repubblica e ai presidenti di Camera e Senato la nuova Lancia Delta ha condotto di getto le previsioni. «Negli Stati Uniti il ritmo della ripresa non è ancora quello che ci si attendeva. In ogni caso qualunque fosse stato il recupero degli Usa l'effetto misurabile sull'economia europea sarebbe stato certamente inferiore a quello apprezzabile una volta. I benefici della ripresa economica americana sono infatti destinati più ai consumi interni che alle importazioni. Argomento chiuso? No. Per Agnelli c'è un'altra variabile negativa: «La Germania sta passando un periodo di recessione maggiore del previsto e l'industria dell'auto nel '93 in Europa accuserà un calo di cir-

ca il 20%». Certo, non per tutti sarà dura allo stesso modo. In gran Bretagna si registra una crescita, in Germania una brusca flessione valutabile intorno al 30%. La Francia accuserà un meno 15% e in Italia la riduzione si attesterà sul valore medio europeo». E anche parlando con Giorgio Napolitano ha dipinto un quadro in nero con l'azienda-Italia ancora per due tre anni nel mare della recessione. Sintesi di Romiti: «È ancora dura, siamo nel tunnel,

ma l'uscita non si intravede ancora». Malgrado la crisi, comunque, l'utile netto '92 della Fiat Spa sarà di 500 miliardi. Ma attenzione, a sorpresa, è slittata al 31 maggio la riunione del consiglio di amministrazione - già prevista per martedì - per l'esame dei risultati definitivi. Perché? Risposta, scartata, di corso Marconi: ragioni tecniche. Ma forse dietro c'è un problema più pesante: quello del dividendo. Di quanto sarà? O meglio: ci sarà?

Ma nella vasta platea dei contribuenti, chi è che paga di più? In valori assoluti, gli impiegati; in termini di pressione fiscale, i notai. Uno staff di esperti incaricato dal gruppo De della Camera ha redatto un «rapporto riservato», con una graduatoria dei lavoratori dipendenti e autonomi rispetto al loro appor-

to nel gettito ci sono i medici con 2.600 miliardi, collocandosi al nono posto nella graduatoria della pressione fiscale (26,31%); finalmente di coda gli artisti (205 miliardi) con una «media» pressione fiscale: 25,33%, decimi in graduatoria.

Secondo il rapporto degli esperti l'evasione fiscale si combatte con sistemi informativi e di accertamento più efficaci e non con nuovi tributi come la «minimum tax»: anzi, il numero dei tributi andrebbe ridotto drasticamente appunto per rendere l'amministrazione finanziaria più efficiente. E invece finora si è andati in direzione opposta con l'incremento delle aliquote e l'appesantimento delle obbligazioni contabili.

## Il caso della Fiat di Melfi, uno studio dello Svezia. E con la «nuova Uno» tornano le gabbie salariali

RITANNA ARMENI

ROMA. L'occasione è la conferenza stampa per la presentazione di un nuovo volume della Svezia sulla Fiat a Melfi. È il direttore generale della Confindustria Innocenzo Cipolletta a ne ha approfittato per rilanciare le antiche «gabbie salariali», cioè salari differenti per le diverse zone del paese e naturalmente inferiori al sud rispetto al nord. «Occorre flessibilità», ha detto Cipolletta, elencando le condizioni necessarie per nuovi investimenti industriali al sud, a cominciare da quello di Melfi - e remunerazioni diverse rispetto ad altre parti d'Italia. E poi ha aggiunto che «oggi non ci sono più soldi», di conseguenza le parti sociali non possono pen-

sare di «abbattere il costo del lavoro e, contemporaneamente, mantenere inalterate le retribuzioni». Assente il responsabile delle relazioni esterne della Fiat Cesare Annibaldi è stata la Confindustria in prima persona a presentare insieme alla Svezia lo studio su Melfi. Si tratta, sempre secondo il direttore generale dell'associazione degli imprenditori privati di una «storia di successo». Confermata dal fatto che in agosto dovrebbero uscire l'auto che sostituirà sul mercato la «Uno». In realtà ad agosto dagli stabilimenti meridionali dell'azienda torinese usciranno i primi prototipi di un'auto che verrà immes-

sa nel mercato agli inizi del prossimo anno. Ma a che cosa è dovuto il «successo» dello stabilimento di Melfi che attualmente occupa poco meno di mille dipendenti ma che quando sarà pienamente in funzione, ne occuperà (compreso l'indotto) oltre 11.000? Al rispetto dei tempi - è stato detto - e all'integrazione con la realtà circostante. Degli 11.000 dipendenti previsti, infatti, ben 9.000 risiederanno in Basilicata.

Lo studio della Svezia è, naturalmente più complesso ed articolato di quanto la presentazione confindustriale abbia mostrato. La fabbrica integra, quella che secondo l'azienda torinese, dovrebbe registrare finalmente la eliminazione del conflitto sociale e la totale

flessibilità dei lavoratori, sul modello giapponese, riconosce che sulla scelta di Melfi hanno influito «le agevolazioni finanziarie e fiscali, ma anche la possibilità di fare di questo stabilimento il test di un nuovo modello organizzativo e di relazioni». «La localizzazione è un'area non ancora industrializzata costituisce una condizione necessaria, anche se non sufficiente, per realizzare tale modello con minore gradualità e minore conflittualità». E poi alcuni dati sul quella che sarà la più grande fabbrica del sud. I subfornitori di primo livello (ad eccezione di due imprese di Napoli) sono tutti settentrionali e legati alla Fiat da un rapporto consolidato. Ai

«subfornitori locali» rimangono gli spazi delle forniture indirette e dei servizi industriali. I dipendenti reclutati in Basilicata saranno tutti di secondo o di terzo livello mentre il personale più qualificato sarà assunto fuori dalla regione. Quanto alle donne che, come si ricorda, faranno il turno di notte come i loro colleghi sono solo l'11 per cento, una quota - dice la Svezia - molto inferiore a quella delle domandate presentate a causa della scarsissima presenza dei titoli di studio più richiesti.

E infine nella conferenza stampa il rituale attacco da parte della Confindustria al governo centrale reo - secondo Cipolletta - di mettere i bastoni fra le ruote e di rendere incerti i tempi delle realizzazioni.

## Privatizzazione gruppo Sme. L'Iri decide la cessione dell'intera società. Ai privati Gs e Autogrill

ROMA. Il consiglio d'amministrazione dell'Iri ha approvato ieri il programma di cessione della Sme, così come risulterà dopo la scissione dalla stessa finanziaria alimentare dei settori industriali: questi verranno trasferiti in due nuove società, la finanziaria Italgel e la finanziaria Cirio-Bertolli-De Rica.

Alla Sme sono rimasti dunque i settori distribuzione e ristorazione: Gs, Autogrill e Aena (promozione mobiliare): appunto l'oggetto del completamento della privatizzazione secondo una intricata procedura. Ora l'Iri ne detiene il 62,12% di capitale (il resto è già sul mercato). Di questo, il 32% verrà posto anch'esso sul mercato. Gli acquirenti - un



E ora le grandi case europee incalzano i mercati. Sulla rampa di lancio Delta Twingo e la nuova Seat Ibiza

MILANO. Un aprile tragico per il mercato dell'automobile. Eppure tra i costruttori è difficile ricordare un momento così denso di novità. Solo negli ultimi dieci giorni sono entrati in commercio nuovi modelli importanti per le sorti delle Case: Fiat Tipo 3 porte e Tempra '93; nuova Citroën Xantia; Ford Mondeo S.W. e Toyota Corolla S.W.; e in contemporanea, lunedì scorso, la «più amata» dai clienti Lancia, la Delta (presentata ufficialmente ieri da Agnelli e Romiti a Scalfaro e ai presidenti di Camera e Senato, qui sopra nella foto) completamente rinnovata nello stile e nelle motorizzazioni, da 1,6 a 2,0 litri; la Seat Ibiza, anch'essa totalmente nuova; versioni 5 porte e «automatica» della Nissan Micra «auto dell'anno». Ieri infine è arrivata la più grossa novità dell'anno in fatto di stile: la Renault Twingo (foto a sinistra), una «piccola» monovolume lunga 3,43 metri, spiritosa nei colori «moda» di carrozzeria e interni. Controcorrente fino in fondo, la Twingo è da ieri in pre-vendita - a 13.900.000 lire chiavi in mano - in un'unica versione con motore di 1239 cc da 55 cv e allestimento uguale per tutti. Unici optional il condizionatore d'aria (1.800.000 lire tutto compreso) e il tetto apribile. □ R.D.