

Economia & lavoro

BORSATorna a salire
Mib a 1204 (+1,09%)**LIRA**In arretramento
Marco a quota 925**DOLLARO**In lieve calo
In Italia 1467 lire

Per il ministro del Lavoro differenziare le paghe per territori non farà crescere l'occupazione nel Meridione

Maxitratativa a una svolta? Il governo consegna oggi alle parti sociali il documento su contratti e rappresentanza

Anche Giugni boccia Fazio «Gabbie salariali? Inutili»

«Diversificare il costo del lavoro per territori? Che Fazio intendesse o meno le «gabbie salariali», un coro di no ha seppellito la proposta avanzata dal governatore. Ieri anche il ministro del Lavoro Giugni ha spiegato che l'occupazione non ne trarrebbe alcun beneficio. Oggi Giugni presenterà alle parti sociali una proposta sulla contrattazione per tentare di sbloccare la maxitratativa dallo stallo.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Da Lussemburgo (dove si riuniva il vertice dei dodici responsabili del Lavoro Cee), Giugni ha detto di ritenere «molto velleitario» sperare che un sistema tributativo differenziato basato su «gabbie salariali» possa servire a far crescere l'occupazione. «Il ritorno alle gabbie non ci farebbe guadagnare niente», ha affermato il ministro, «perché per duplicare risorse verso la creazione di occupazione la riduzione dei costi dovrebbe essere molto elevata, e c'è poi l'esempio negativo del Mezzogiorno, dove squalidissimi anni di sforzi e incentivi non hanno prodotto niente». Secondo Giugni, «la flessibilità produce vantaggi comparativi molto maggiori, come è successo alla Fiat a Melfi che ha raggiunto la piena utilizzazione degli im-

pianti». Inoltre le differenze salariali, ha concluso il ministro, già esistono, «al Nord e soprattutto nelle grandi fabbriche le paghe sono più alte, e per l'agricoltura la differenziazione è addirittura enorme». Critiche alla proposta Fazio anche da Massimo D'Alema, presidente dei deputati Pds, che la definisce «un'idea che si ripropone indottrinando di tanto in tanto». «Per quanto nel Sud si possano pagare salari più bassi, cosa ingiusta in linea di principio», ha detto D'Alema «non saremo mai competitivi con il Terzo Mondo o l'altra sponda del Mediterraneo. A meno che non si pensi di ripristinare forme di schiavitù del lavoro». I tessili della Cisl spiegano che nel loro settore le retribuzioni variano tra comparto e com-

parto, tra Nord e Sud, tra azienda e azienda: non ne è scaturita una spinta all'industrializzazione, ma un aumento del sommerso. E Mario Sai, del dipartimento Mezzogiorno della Cgil insiste: «le gabbie», nel Sud, già ci sono: «salari in nero, violazione dei contratti nazionali, assenza di contrattazione integrativa, precariato diffuso». Il risultato, un tessuto produttivo debole, marginale, poco innovativo. Intanto oggi il ministro Giugni sottoporrà a imprenditori e sindacati un documento che dovrebbe (almeno in parte) costituire una proposta di mediazione governativa sui punti più caldi della maxitratativa: contrattazione, scala mobile «caristica», rappresentanza sindacale. Al ministero di Via Flaminia si è ottimisti sulla possibilità di trovare una quadratura del cerchio accettabile per tutti, ma non sarà facile. Dal prelievo dei due livelli di contrattazione, resterebbe aperto il problema dei parametri per «attivare» le vertenze aziendali sul salario: per la scala «caristica», bisogna vedere il grado di copertura e la durata; per la rappresentanza, invece, si punta sull'adesione del '91 sulle Rsu, da recepire in una legge che ne garantisca l'esigibilità».

Retribuzioni ingabbiate Un sistema abbattuto dalle lotte del '68-69

ROMA. Ma cosa sono le «gabbie salariali»? Parliamo del sistema che ha regolato le retribuzioni degli italiani dal 1945, abolito dopo le grandissime lotte sindacali del 1968-69 che «unificarono» buste paga e inquadramento. Un sistema che nasce in un'Italia devastata dalla guerra e dall'iperinflazione. Il 6 dicembre '45 (per il Nord) e il 23 maggio del 1946 (per il Centro-Sud) la Cgil unitaria sigla due accordi interconfederali con cui si fissano rigidamente le paghe contrattuali differenziate per settori merceologici, per zone territoriali, per qualifiche professionali, per sesso, per età, con una ragnatela fittissima di parametri. Le due intese definivano inoltre il meccanismo automatico della contingenza, anch'esso diversificato per ogni provincia. Facciamo qualche esempio, «gabbia per gabbia». Un operaio di una cartiera prendeva il 9,08% in meno rispetto a un metalmeccanico; un lavoratore calabrese, il 14% in meno di un genovese; un mano-

vale specializzato con meno di 20 anni, il 30% in meno rispetto all'«adulto»; una donna comunque percepiva la retribuzione del livello minimo di inquadramento. E le «gabbie» si intrecciavano, in modo da frapponere una grandissima distanza tra la giovane donna meridionale non qualificata del tessile e l'operaio specializzato adulto dell'elettricità del triangolo industriale. La ragione delle gabbie territoriali era proprio la presunta differenza in termini di costo della vita. Ma il costo della vita, prima dell'introduzione della scala mobile, era cresciuto molto più al Sud che al Nord; così, l'«adeguamento» dei prezzi nel triangolo industriale comportò notevoli aumenti della contingenza, che invece nel Mezzogiorno si mosse molto poco. L'effetto combinato di una contrattazione del salario «per gabbie» e di una contingenza «provinciale» divenne devastante: la paga media oraria di un operaio elettrico divenne il doppio di quella del suo collega dell'abbigliamento, e all'interno della



Il ministro del Lavoro Gino Giugni

Voci	Consistenze '91	Consistenze '92
Biglietti e monete	69.082	77.483
Depositi a vista	331.589	331.330
Altri depositi	507.580	553.959
Di cui: Bancari	310.762	343.135
Postali	127.362	136.901
Titoli a breve	293.541	350.997
Titoli a medio e lungo termine	474.080	502.507
Di cui: di Stato	393.448	417.771
Quote fondi comuni	56.191	60.663
Azioni e partecip.	483.678	544.571
Attività su estero	76.185	88.828
Altre attività finanziarie	215.336	255.197

Dati in miliardi di lire.

Il 1992 secondo Bankitalia La grande fuga degli italiani Dal conto in banca ai Bot grazie ad Amato e alla crisi

Gli italiani non hanno gradito l'imposta straordinaria del 6 per mille sui depositi bancari introdotta da Amato. E lo hanno dimostrato trasformando miliardi e miliardi di conti correnti in Bot. Ma più in generale è stata la crisi di fiducia a favorire la corsa ai titoli di Stato a breve scadenza. Diminuisce (-2%) il risparmio delle famiglie: recessione, blocco salariale e stangate hanno eroso i redditi.

RICCARDO LIGUORI

ROMA. È stato un anno vissuto pericolosamente, il 1992. Soprattutto per l'economia. Un anno da archiviare sotto la definizione «vacche magre». La recessione ha lasciato il segno anche sulle famiglie italiane, riducendone i consumi e indebolendo la loro tradizionale propensione al risparmio. L'Italia resta pur sempre un paese in cui la gente continua a mettere al sicuro una parte del proprio reddito. Da alcuni anni però questa tendenza si va affievolendo. E l'anno scorso lo stop è stato brusco, stando alla relazione annuale della Banca d'Italia. La flessione del risparmio finanziario è stata quasi del 2%, passando dal 13,4 all'11,6% del prodotto interno lordo.

È la stessa Banca d'Italia ad indicare i motivi della «scoperta» contrazione (26mila miliardi) del risparmio delle famiglie: la recessione, la stretta sui salari e pensioni, le stangate fiscali di Amato, l'incertezza legata alla crisi della lira. Ma i risparmiatori non sono stati a guardare. Chi ha potuto, ha cercato di mettere da parte i propri soldi dalla tempesta finanziaria. Se nei primi mesi del 1993 la Hit Parade vedeva di gran lunga in testa i Cct e gli altri titoli di Stato a medio e a lungo termine - «niva Bankitalia» - verso i mesi centrali dell'anno «le preferenze delle famiglie si sono bruscamente spostate verso il breve termine, per effetto dell'addensarsi di incertezze politiche e congiunturali». Basti ricordare che erano i mesi in cui scoppia l' Tangentopoli, sembrava impossibile formare un governo ed eleggere il presidente della Repubblica, la mafia uccideva Falcone e Borsellino, e nei conti dello Stato si apriva una voragine da 30mila miliardi che sarebbe stata presto col-

mata a colpi di tasse. Dunque, timori e sfiducia si sono tradotti in un esodo di massa verso i Bot: quasi 10mila miliardi di titoli a medio e lungo termine - dice Bankitalia - sono stati disinvestiti; la fuga è stata però più che compensata da acquisti di titoli a breve. Bot e Btc, appunto. Ma anche «pronti contro termine». Per chi se lo poteva permettere (il taglio minimo è da cento milioni) quest'ultima era l'operazione più redditizia, viste le vette raggiunte dai tassi di interesse in quel periodo. Sempre nei mesi estivi, si è assistito ad un'altra fuga, quella dai conti in banca. Mentre si diffondevano voci allarmanti sui Bot, Amato toccava i conti correnti. È stato di circa 3mila miliardi lo spostamento di denaro provocato dallo shock psicologico del 6 per mille, una misura giudicata «inopportuna» dal governatore Fazio nelle sue *Considerazioni finali*. E così i depositi bancari, che nel '91 erano aumentati di 59.600 miliardi, hanno segnato un incremento assai modesto: 30.200 miliardi, +4,9%. Allo stesso tempo, i nuovi investimenti sui titoli di Stato hanno raggiunto gli 81.800 miliardi, contro i 69.600 del '91. Ma contrariamente al solito, i titoli a medio-lungo termine: 57.500 miliardi contro 24.300. Non ha sfiorato nonostante tutto la Borsa: gli investimenti in azioni hanno raggiunto i 6.400 miliardi, 1.500 in più del '91.

Ma la crisi di fiducia ha contagiato lo scorso anno anche le banche. Dopo il crack dell'«Elim» - osserva Bankitalia - i prestiti accordati alle imprese pubbliche sono crollati del 13%, causa la percezione del «maggior rischio» rappresentata dagli impieghi indirizzati alle imprese pubbliche.

Perdite record per le Fs nel '92: 4.147 miliardi

ROMA. Il primo bilancio delle Ferrovie «spa» si è chiuso con una perdita record pari a 4.146,6 miliardi, quasi il doppio rispetto al 2.520,7 miliardi del '91. Il consiglio di amministrazione delle Ferrovie ha approvato il bilancio che espone anche ricavi per 4.667 miliardi (più 8% sul '91). La crescita dei ricavi è stata però condizionata dall'aumento di 974 miliardi dei costi operativi, pari a 14.549 miliardi (personale 11.349 miliardi e acquisto di beni e servizi 3.200 miliardi) e dalla riduzione delle integrazioni da parte del Tesoro (5.800 miliardi a fronte dei 6.530 del '91) che ha portato il margine operativo a meno 3.619 miliardi.

Le Ferrovie precisano che i ricavi sono stati fortemente condizionati sia dal fatto che le tariffe nel nostro paese sono pari al 60% di quelle europee con conseguenze inevitabili sugli incassi, sia dal ritardo del processo di diversificazione

che ha permesso, solo di recente, l'acquisizione da parte delle Fs del proprio patrimonio che avrebbe consentito valorizzazioni per il 1992 di circa 1.200 miliardi. Nella nota si sottolinea infine che i dati relativi alla gestione del '92 hanno fatto registrare risultati interessanti per quanto concerne l'incremento del traffico viaggiatori (+4,2%) e merci (+1,3%), un miglioramento della produttività (+9,8%) e una riduzione del personale (-3,6%).

Altro dato positivo riguarda il miglioramento della puntualità. Nel periodo che va da settembre '92 a maggio '93 infatti il 70% dei treni a lunga percorrenza è arrivato puntuale (+14% rispetto alla stagione invernale 91-92). L'85% dei treni di qualità (Pendolini e treni Altitalia) è arrivato in orario (+56%). Anche per i treni pendolari si è registrato un miglioramento significativo della puntualità.

Indagine congiunturale Isco. Ma calano ancora i consumi elettrici Tra gli industriali torna l'ottimismo E l'Istat conferma: inflazione a +4%

La crisi continua a mordere ma aumenta la fiducia nel futuro dell'azienda-Italia. La conferma viene da un'indagine dell'Isco. In gennaio gli imprenditori pessimisti erano più della metà (il 53%). In maggio sono scesi al 31%. La locomotiva industriale è comunque sempre debole: ancora in calo i consumi di energia elettrica. E intanto l'Istat conferma: in maggio l'inflazione al 4%, come nel '69.

MICHELE URBANO

MILANO. È ancora crisi ma il futuro è meno nero. Il primo indicatore, in chiaroscuro, è quello dell'Enel. In maggio i consumi elettrici sono ancora in calo con una flessione dello 0,4% rispetto allo stesso mese di un anno fa. In termini assoluti, senza tener conto del diverso calendario (21 giorni lavorativi contro 20) i consumi elettrici in maggio sarebbero addirittura cresciuti dello 0,3%. Il secondo segnalatore, sempre rigorosamente ambivalente, è quello degli imprenditori

che riscoprono l'ottimismo. Sì, la quota dei pessimisti dichiarata da loro è di marzo ora del 39% e in gennaio del 53%. È scesa a fine aprile al 31%. Ma andiamo per ordine. I consumi elettrici nel '93 sono calati dell'1,1% (che se si esclude il 29 febbraio del bisestile 92 scende a -0,5%). Le città che hanno subito il calo maggiore dei consumi sono Cagliari (-4,6%) e Torino (-0,7%). Napoli sta ferma. Palermo registra una crescita dello 0,3%. Roma dello 0,5%. Vene-

zia dello 0,9%. Firenze dell'1,1% e Milano dell'1,5%. Una curiosità: la potenza massima è stata erogata il 6 maggio alle ore 10 con un aumento dello 0,7% rispetto all'anno prima.

Ovvio che tra i consumi elettrici e la produzione industriale ci sia un nesso strettissimo. Appunto, come va la locomotiva industriale? Così e così. Risposta che tradotta dagli analisti dell'Isco-Mondo economico si fa più articolata: nei primi mesi del '93 l'industria italiana è rimasta caratterizzata da bassi livelli di attività in un quadro in cui le prospettive a breve hanno teso a farsi meno pesanti.

L'indagine - condotta tra la fine di aprile e l'inizio di maggio su un «paniere» di imprese manifatturiere - evidenzia la debolezza del mercato interno, ossia degli ordini, con riflessi diffusi in tutti i settori. Si conferma, però, la tendenza al

miglioramento della domanda estera con mille grazie alla leggerissima lira che continua a dare uno sprino eccezionale ai listini «made in Italy». Ma, in generale, la novità è che torna a far capolino la fiducia. Già, per i prossimi tre o quattro mesi gli imprenditori interpellati prevedono un modesto ma significativo recupero della domanda e della produzione. Sulla marcia della locomotiva Italia comincia a somidere la speranza. Almeno sul breve periodo.

L'analisi Isco segnala che l'andamento degli ordinativi non è variato in maniera apprezzabile rispetto alle tendenze emerse nei mesi precedenti: in particolare valutazioni sfavorevoli sono state espresse, come già alla fine di marzo, dal 45% delle imprese intervistate. Il quadro, però, cambia completamente quando il sondaggio si concentra sull'export. In questo caso il miglioramento è risultato diffuso a tutti

i principali settori. Insomma una fotografia a due dimensioni. La crisi continua a mordere, ma rispetto solo a qualche mese fa è cresciuto l'ottimismo. Più nel dettaglio, il giudizio sull'andamento della produzione è sempre pesante. Non è un caso che gli imprenditori lamentino l'aumento delle scorte in magazzino. Ma accanto agli indicatori della recessione ecco squillare il campanello dell'ottimismo.

E i prezzi? Il 76% degli imprenditori interpellati è convinto, infatti, che rimarranno stazionari. Una conferma gli è giunta proprio ieri dall'Istat che ha «ufficializzato» le indicazioni di metà mese delle città campione: l'inflazione di maggio si è bloccata al 4% rispetto allo stesso mese del '92, una sorta di record che riporta la crescita dei prezzi al livello del 1969. Rispetto ad aprile '93 l'inflazione è cresciuta dello 0,4%.

L'INTERVISTA Dal presidente dell'Agens Mortillaro i motivi della scelta Le ferrovie entrano nella Confindustria «Anche nei trasporti rigore di gestione»

L'Agens, e con essa le Fs diventate Spa, è entrata nella Confindustria. Il presidente Mortillaro spiega il motivo della scelta. Non per «picchiare sui ferrovieri» nei contratti, ma perché le aziende a capitale pubblico siano indotte a una gestione addirittura più rigorosa di quelle a capitale privato, inserite in un sistema competitivo. «Il trasporto è un fatto economico, anche se con forti contenuti sociali».

RAUL WITTENBERG

ROMA. Le Ferrovie dello Stato entrano nella Confindustria. Chi l'avrebbe detto che Lorenzo Necchi amministratore delle Fs - tra le maggiori aziende pubbliche - si sarebbe seduto nella Giunta dei grandi industriali privati. Eppure da una settimana è così: si tratta dell'ultima trovata del prof. Felice Mortillaro che ha portato la sua Agens, l'Agenzia confederale trasporti e servizi, nelle braccia protettive della Confindustria. E insieme all'Agens ci ha portato i soci dell'agenzia: la Fs-Spa appunto con la sua controllata, la Wagon Lits e compagni, l'Automobil Club, l'Anac e la Fenit (trasporto locale), l'azienda di assistenza al volo (Anav). Il fatto è che le Fs sono diventate una società per azioni (anche se con un bilancio da brivido, come si può leggere in questa stessa pagina), e questa «privatizzazione» è stato il viatico per la

confederazione degli industriali: del resto insieme a Necchi, e per la medesima ragione, sono entrati Romano Prodi per l'Iri e Franco Bernabè per l'Eni. Per i 160mila ferrovieri che debbono rinnovare il contratto di lavoro, con l'accoppiata Mortillaro-Confindustria saranno dunque «lacrime e sangue»? Li chiediamo allo stesso Mortillaro.

Tempi duri per i ferrovieri, è finita l'epoca dei contratti generosi?

Immaginavo che avrebbe cercato di farmi dire che picchiere i nostri ferrovieri, ma non è così. La ragione preponderante del nostro ingresso in Confindustria, che non esiterei a definire un fatto storico, non è di carattere sindacale ma gestionale per tutto il settore del trasporto.

si accompagna all'impresa privata? Occorre che le aziende a capitale pubblico siano nella gestione addirittura più rigorose di quelle a capitale privato. Se le cose vanno male, in queste ultime a metterci è l'imprenditore; nelle prime invece è il contribuente. E dunque nell'interesse nostro, che paghiamo le tasse, il fatto che l'azienda a capitale pubblico sia sottoposta a una severa disciplina gestionale.

Torniamo per un momento ai contratti. Quale strategia per quelli scaduti, ad esempio nelle ferrovie? Nelle Fs il costo del lavoro medio unitario è di 65 milioni l'anno, nell'industria è di 45 milioni. Dal punto di vista normativo, il contratto delle Fs mi risulta essere avanzatissimo. Comunque la titolarità del rapporto contrattuale è delle Fs e non dell'Agens che offre la sua

consulenza se viene richiesta. Ma intende dire che non è il caso di rinnovarlo, il contratto?

No, voglio dire che il problema non attiene a noi. Esso attiene, in ordine di priorità, alle Fs, al paese, al contribuente, ai viaggiatori e solo in ultimo all'Agens che comunque è a disposizione. In ogni caso teniamo presente che è tuttora in corso la trattativa sul costo del lavoro.

Ci spieghi meglio la ragione della scelta confindustriale. Fra le organizzazioni imprenditoriali la Confindustria è la più ramificata, e soprattutto rappresenta uno dei pochi settori economici sottoposti a una severa competizione; e il trasporto ha bisogno di competitività come l'assetato ha bisogno dell'acqua. Il paese esige la competizione, senza di essa l'economia muore come senza il dissenso muore la politi-

ca. Bisogna far capire a tutti che il trasporto è un fatto economico, anche se ad esso sono collegati forti contenuti sociali.

Perché non entrare nell'Intersind?

Perché non debbono essere criteri di gestione diversi a seconda che il capitale sia pubblico o privato; e poi l'Intersind ha un ruolo squisitamente sindacale mentre la Confindustria svolge anche un ruolo econo-



Il presidente dell'Agens Felice Mortillaro

OCCUPAZIONE QUALIFICATA E FORMAZIONE DEI LAUREATI NEL CAMPO DEI BENI CULTURALI. LEGISLAZIONI NAZIONALI E NORMATIVE DELLA COMUNITÀ EUROPEA

(Giornate di studio promosse dall'Associazione Ranuccio Bianchi Bandinelli in collaborazione con la Delegazione Pds Gruppo Socialista al Parlamento Europeo e con il Gruppo dei senatori del Pds - Roma, via di Santa Chiara, 4)

TERZO POMERIGGIO: VENERDÌ 4 GIUGNO

Dalla formazione alla professione (presiede Marisa Bonfatti)

ore 15.00 I rapporti tra Università e Soprintendenza nel processo formativo (Prof. Bruno Toscano, docente dell'Università di Roma)

ore 15.45 Perfezionamento e dottorato di ricerca (Prof. Enrico Crispolti, docente dell'Università di Siena):
- Momenti istituzionali e momenti di autoformazione nel passaggio dagli studi alla professione (Dott. Bruno Contardi, del Museo di Castel Sant'Angelo).
- La preparazione per l'organizzazione e la gestione degli interventi culturali (Dott. Emilio Cabassini, della Soprintendenza generale per gli interventi nelle zone sismiche).

ore 17.00 Quale formazione per una Soprintendenza Unica o per la cooperazione tra Soprintendenze specializzate? (Prof. Adriano La Regina, Soprintendente archeologo di Roma)

ore 17.30 Domanda

ore 18.00 La formazione in Italia e nell'esperienza europea (Prof. Cesare De Seta, dell'Università di Napoli; Prof. Oreste Ferrari, della Presidenza dell'Associazione Bianchi Bandinelli; Prof. Xavier Arce, del Consejo Superior Investigaciones Científicas spagnolo; Xavier North, Consigliere culturale dell'Ambasciata di Francia)