

«Contraddittorio, carente, indeterminato»: le associazioni padronali respingono così la mediazione del governo

Più cauti i sindacati: sono disponibili a discutere ma chiedono grandi modifiche Maxitratativa al collasso?

Contratti: gli imprenditori bocciano il «progetto Giugni»

Il governo rompe gli indugi, e presenta una proposta di intesa sulla contrattazione. I sindacati replicano che se ne può discutere, ma che servono grandi modifiche; gli industriali lo bocciano, al termine di una interminabile riunione a Palazzo Chigi con Ciampi e Giugni. E l'accordo ora si allontana. È questa la fotografia di una giornata di fuoco per il negoziato tra governo e parti sociali.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Ieri Ciampi e Giugni hanno dunque consegnato un documento ufficialmente definito intermedio: ma anche se tanti importanti aspetti erano «aperti», in realtà il ministro del Lavoro ha spiegato nel corso di due incontri separati (con Cgil-Cisl-Uil in mattinata, con Confindustria-Confapi-Asap-Intersind nel pomeriggio) che l'impianto di fondo che prevedeva due livelli contrattuali con contenuto salariale - non poteva essere messo ulteriormente in discussione. Insieme a norme per il sistema contrattuale, inoltre, il governo ha consegnato delle «note» sulle questioni della rappresentanza e del mercato del lavoro, anch'esse di grande rilievo.

I sindacati si sono riservati una valutazione compiuta del testo governativo: oggi le tre confederazioni riuniranno i loro organismi dirigenti, e metteranno a punto i loro emendamenti. Ma molti sindacalisti off the records fanno capire che così com'è il testo Ciampi-Giugni non va: l'impianto è positivo, ma c'è lavorare ancora a fondo.

E gli industriali? Dopo tre ore e mezza di discussione, gli imprenditori escono senza rilasciare dichiarazioni e consegnando un duro comunicato congiunto. Rispetto al documento presentato, si legge, «sono state evidenziate alcune importanti contraddittorietà con l'accordo del 31 luglio '92, indeterminata e carente nelle soluzioni relative ai temi innovativi». Le associazioni padronali, quindi, passano la palla al governo, di cui attendono le ulteriori valutazioni.

vio, non ci sta: soluzioni contraddittorie col 31 luglio? «Quella non è proprio l'opinione del governo», replica, aggiungendo che la trattativa proseguirà venerdì e forse anche sabato «e ciò dimostra l'intenzione delle parti a fare grossi passi avanti». Dovendo definire aspetti contrattuali del mercato del lavoro e della rappresentanza - prosegue Giugni - non definirei un fallimento né una rottura se non si terminasse sabato e ci fosse un rinvio alla prossima settimana. Quello degli industriali non mi pare che sia un rifiuto tattico per forzare la mano. Ritengo legittimo che, fino a quando si tratta ciascuno possa muovere le sue obiezioni. È vero che finché si discute è normale «provare», ma non ci si può nascondere che il dissenso degli industriali - che criticano sia il modello di contrattazione che le norme su rappresentanza e mercato del lavoro - non offre grandi prospettive a un negoziato già molto complesso. Domani comunque le parti sociali torneranno a discutere a Palazzo Chigi.

Ma vediamo in dettaglio la proposta del governo sulla contrattazione. Si prevede un contratto nazionale di categoria e un secondo livello di contrattazione aziendale (o territoriale per alcuni specifici settori). Il contratto nazionale dura quattro anni per la parte normativa e due per la parte economica, che prevede aumenti contenuti nei tassi di inflazione programmati assunti come obiettivo comune, definiti settore per settore nelle sessioni triangolari di politica dei redditi. Alla fine del primo biennio si apre una nuova vera

e propria trattativa sui minimi contrattuali, e le parti terranno conto dell'eventuale differenza tra inflazione programmata e inflazione effettiva registrata nel biennio precedente (oltre che dell'andamento delle retribuzioni effettive e delle «eventuali variazioni delle ragioni di scambio del paese»). Il contratto nazionale inoltre definisce le materie e i tempi del secondo livello, e procedure per rendere meno lunghe e costose le vertenze. Il secondo livello, di durata quadriennale, eroga salario correlato a incrementi di qualità e produttività, o voci legate alla partecipazione ai risultati (che il governo si impegna ad agevolare dal punto di vista fiscale e contributivo). Prima di trattare, però, sindacati e azienda devono verificare la situazione di impresa e la sussistenza delle necessarie condizioni di redditività.

Cgil-Cisl-Uil incassano il riconoscimento dei due livelli salariali, ma vogliono vederci più chiaro sui temi su cui il governo ieri si è limitato a esprimere un'opinione o su cui il documento è vago. C'è o non c'è la «scala mobile carsica» per tutelare il potere d'acquisto se le vertenze vanno per le lunghe? I sindacati poi non vogliono tetti rigidi legati all'inflazione programmata per gli aumenti contrattuali nazionali. E poi, vanno sciolti alcuni nodi decisivi in tema di contrattazione aziendale, a partire dalle norme che potrebbero di fatto cancellare l'effettivo diritto ai contratti di secondo livello. La «verifica delle condizioni di redditività» significa: fissare un criterio per cancellare questo diritto? Stesso discorso vale per la soglia di dimensione aziendale: Confindustria vuole che nelle imprese con meno di 15 dipendenti non si contrattino. Infine, gli aumenti economici del secondo livello: gli industriali chiedono che questi incrementi entrino in busta paga come elemento distinto della retribuzione (Edr), che non incide su tutte le altre voci del salario, pensione compresa. Una soluzione che sarebbe devastante per i lavoratori.



Mortillaro: «100mila posti di lavoro a rischio nel settore dei trasporti»

RAUL WITTENBERG

ROMA. Anche il mondo dei trasporti, col suo milione e 200mila addetti, è esposto al vento della crisi occupazionale. Lo ha annunciato ieri il presidente dell'Agens Felice Mortillaro presentando il primo Bollettino economico sul settore uscito dal centro studi della sua Agenzia. Mortillaro ha parlato di 100mila esuberanti dipendenti regolari, soprattutto nelle grandi aziende pubbliche (Fs, trasporti locali ecc.). Per la verità il Bollettino, basandosi su un sondaggio fra esperti e dirigenti aziendali, formula cifre piuttosto diverse. Nel '93, con una contrazione dello 0,7% del totale degli addetti nell'intero settore, se ne perderebbero 8.300 ai quali se ne aggiungerebbero altri 3.000 nel '94 (-0,2%).

Tuttavia più allarmanti sono le previsioni dei datori di lavoro che nelle grandi aziende si aspettano una riduzione degli 850mila dipendenti «regolari», del 2,1% nel '93 e addirittura del 4,2% nel '94. In tutte queste percentuali c'è una quota degli annunciati 50mila esuberanti nelle fer-

rovie, ed un numero imprecisato (20mila su 150mila) nel trasporto urbano ed extra urbano.

Cifre a parte, piena consonanza fra Mortillaro e Maurizio Tarquini curatore del Bollettino sul male profondo dei nostri trasporti: una gestione per nulla imprenditoriale delle varie aziende, in cui «elemento sociale» è stato «pretestuosamente utilizzato a fini clientelari». Specialmente le aziende pubbliche diventano «serbatoio di finta occupazione o di consenso politico».

Disastroso confronto con i paesi europei economicamente più comparabili al nostro. Se in Italia l'occupazione nei trasporti dovesse essere allo stesso livello della Francia e della Gran Bretagna, dovrebbero andarsene ben 259mila addetti. Nel '90 infatti da noi vi lavoravano 1.175mila persone (5,1% del totale degli occupati) contro le 857mila della Francia e il milione del Regno Unito (pari al 3,9% del totale).

La riduzione degli occupati nelle aziende pubbliche è vista come la condizione per il recupero della loro efficienza economica. Ma l'impresa è difficile per-

ché non sono ammessi gli ammortizzatori sociali, salva l'eccezione delle prepensionamenti nelle Fs. E poi c'è l'ostacolo del differenziale retributivo tra queste aziende pubbliche di servizio e l'industria, che ostacola la mobilità: 39,3 milioni medi annui contro i 30 dell'industria. Tra i marittimi e nel settore aereo la retribuzione sale a 57 milioni. E quale futuro è disposto a lasciare i suoi 48 milioni annui per prenderne 18 in meno nei settori industriali? Altra chiave di volta per l'efficienza, la gestione privatistica, anzi industriale, con lo strumento della Spa. Ci sono i debiti (12mila miliardi nel trasporto locale)? Mortillaro suggerisce la gestione del debito da parte delle banche secondo il modello Ferruzzi: azioni al posto dei crediti.

Riguardo ai contratti scaduti (Fs e bus) Mortillaro ha precisato che quello delle ferrovie è ancora pienamente operante perché non è stato disdetto; e quello degli autotrenostranvieri nella parte economica subisce il blocco decretato dal governo Amato per i contratti pubblici in senso lato.



Il ministro del Lavoro Gino Giugni e, sotto, il presidente dell'Agens Mortillaro. A fianco, uno dei recenti vertici a Palazzo Chigi tra governo, imprenditori e sindacati



Il presidente della finanziaria Iri chiede «nuove regole per le telecomunicazioni». Siemens e Alcatel in corsa per Italtel

Agnes: «La Stet? Anche privatizzata resta strategica»

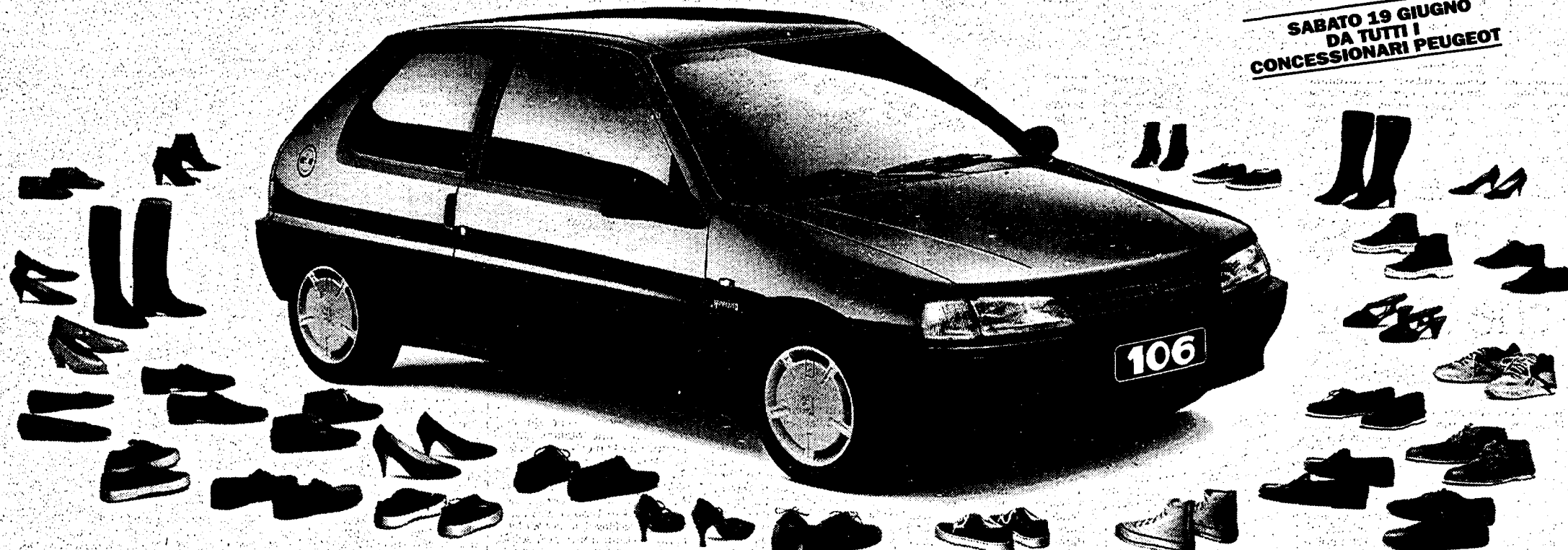
DAL NOSTRO INVIATO
GILDO CAMPESATO

VENEZIA. Il consiglio dei ministri della Cee si appresta a liberalizzare completamente i servizi di telecomunicazione a partire dal primo gennaio 1998. La concorrenza ci sarà ovunque, in tutti i settori, compresa quella fonia di base al cui riparo i gestori pubblici si sono asserragliati per anni come dietro una ideale linea Maginot. Sotto l'incalzare del mercato e delle nuove tecnologie, anche quell'ultimo baluardo è ora destinato a sbriciolarsi come un biscotto inzuppato nel caffè. Società telefoniche pubbliche senza più rete? Alla Sip reagiscono: «Siamo pronti a far fronte alla massa d'urto della concorrenza - dice l'amministratore delegato Vito Gamberale - già ora il 20% del nostro volume d'affari arriva da servizi in concorrenza. Per dimostrare che non c'è paura del nuovo, la società telefonica ha annunciato un accordo con Swatch e Motorola per la distribuzione del nuovo teletrid da polso, un orologio cercapersone. Al di là della curiosità per questo ulteriore gadget dell'etere, è un'altra piccola fetta del mercato delle telecomunicazioni che si apre alla concorrenza: la Sip perderà il monopolio della distribuzione ma conta in un ritorno in termini di traffico. La liberalizzazione dei telefoni andrà di pari passo con la loro privatizzazione in tutta Europa. «È un processo ineluttabile», sostiene uno studio della Morgan Stanley presentato ieri a Venezia, nell'ambito dell'annuale seminario sulle telecomunicazioni organizzato da Reseau. «Nei prossimi tre anni - si afferma - le privatizzazioni nelle telecomunicazioni saranno per 75 miliardi di dollari». Anche se, a dire il vero, certi entusiasmi privatistici sembrano d'improvviso volatilizzati. Si prenda il business dei telefonisti. Dove sono finite le cordate che puntavano al secondo gestore? Come scomparse. «Ci credo bene - dice Gamberale - Certe follie degli anni '80 sono finite. Ora tutti si concentrano nel core busi-

ness. E poi, certi lavori bisogna saperli fare: guardate il tonfo che ha fatto Mannesmann in Germania col secondo gestore». Entro fine mese Iri farà conoscere il progetto di riassetto di Telecom Italia, ma il presidente della Stet Biagio Agnes ha approfittato del palcoscenico veneziano per lanciare un avvertimento: anche se non più pubbliche, le telecomunicazioni restano un settore «strategico per un paese. Privati, pertanto, ma italiani. «Privatizzazione e ruolo strategico sono e devono essere pienamente compatibili», ha sostenuto Agnes. Nessun problema se la presenza pubblica scenderà sotto il 50% della futura Telecom Italia (già oggi solo il 52% circa del capitale Stet è in mano all'Iri) ma l'avvertimento di Agnes ha un significato ben preciso: il sistema Italia non deve rinunciare ad avere un ruolo in uno dei gangli più essenziali per il proprio sviluppo. «Golden share all'inglese o «nuclei stabili» alla francese? Agnes non si esprime ma pone l'esigenza di avere, «oltre che un mercato, anche delle regole». Rientra nel quadro di interessi strategici «nazionali» anche il futuro dell'Italtel? Agnes non si esprime ma non smentisce le voci di un passaggio alla tedesca Siemens. «Stiamo ancora trattando - spiega il presidente della Stet - Bisogna inoltre tener conto delle trattative che si stanno tenendo con la francese Alcatel. E poi, i contatti con l'americana At&T non sono ancora esauriti. Una schiarita la si potrà avere nelle prossime settimane, speriamo prima dell'estate». Dopo il ridimensionamento dell'intesa con At&T, dopo il fallimento dell'accordo Telettra, Italtel è in cerca di partner. Siemens ha lanciato due ipotesi all'Iri: la suddivisione paritaria delle quote, l'acquisizione del 51% di Italtel lasciando la gestione a management italiano. Ma non è detto che i tedeschi siano in pole position. Anche perché è in terra francese che sembra si guardi la Stet.

"TROVIAMOCI..."

SABATO 19 GIUGNO
DA TUTTI I
CONCESSIONARI PEUGEOT



PEUGEOT 106 Meeting £. 13.700.000* CHIAVI IN MANO

C'è un Meeting da non perdere. È la nuova serie limitata Peugeot 106 Meeting, 3 e 5 porte. Già nella versione XN troverete un equipaggiamento esclusivo, con fascia paracolpi laterale, copriruote, lunotto termico, tergicristallo, appoggiatesta imbottiti regolabili, avvisatore acustico luci accese, secondo specchio retrovisore e indicatore usura pastiglie freni. E per chi non si accontenta facilmente, ci sono poi le versioni XR, dove troverete anche alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, orologio elettrico analogico, vetri azzurrati, tergicristallo con temporizzatore e sedile posteriore sdoppiabile. Le Peugeot 106 Meeting, come tutte le 106, oltre a essere idonee ai neopatentati nelle motorizzazioni 950, offrono soluzioni che garantiscono più sicurezza e più comfort. Motivi in più per non perdere assolutamente questo Meeting.

SOLA IL 20% D'ANTICIPO
IL RESTO IN 18 MESI
A TASSO ZERO

VERSIONE: XN 950 MEETING
PREZZO: L. 13.700.000 • ANTICIPO: L. 2.740.000
SPESE APERTURA PRATICA: L. 200.000
IMPORTO DA FINANZIARE: L. 11.160.000
18 RATE MENSILI DA: L. 620.000
T.A.N. 0% T.A.E.G. 2,32%

106	XN		XR		XR	
	3 porte	5 porte	3 porte	5 porte	3 porte	5 porte
Carrozzeria	954	954	954	954	1124	1124
Cilindrata (cm³)	954	954	954	954	1124	1124
Prezzo (chiavi in mano)	L. 13.700.000	L. 14.700.000	L. 15.600.000	L. 16.600.000	L. 16.000.000	L. 17.000.000

Offerta non cumulabile con altre in corso, valida fino al 30.6.93 per tutte le vetture disponibili presso i Concessionari Peugeot. Salvo approvazione Peugeot Finanziaria. *Escluse tasse regionali (A.R.I.E.T.).



PEUGEOT