

Economia lavoro

L'INTERVISTA. Parla Ugo Ascoli, consigliere dell'istituto, e bocchia il «lumbard» Pagliarini



Niccolò Addario

La prima battaglia è sull'Inps «Le idee della Lega? Follie, ma sotto c'è altro»

«Eliminare l'Inps? Una follia, ma l'obiettivo è un altro: sollevare un polverone, tornare indietro e risparmiare attaccando il livello di vita dei pensionati». È l'opinione del professor Ugo Ascoli, del Consiglio d'amministrazione Inps.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. La proposta di Pagliarini è chiarissima: chiudere il rubinetto dei contributi sociali pagati dai neoassunti, che si dovranno rivolgere a fondi pensione privati, e così strangolare gradatamente l'Inps. Può funzionare?

È un'ipotesi pericolosissima perché creerebbe un enorme buco nei conti della previdenza pubblica. Una voragine in crescita esponenziale se si pensa che anno dopo anno verrebbero a mancare ingenti risorse pagate dai neoassunti. Se questo si somma alla situazione già nettamente deficitaria del comparto previdenziale dell'Inps nonostante tutte le alchimie contabili, le gravi conseguenze sarebbero crollanti a tutti i livelli.

Come fare a continuare a pagare le pensioni in corso?

Da quanto afferma il senatore della Lega non si riesce a capire

Annulare del tutto le pensioni di invalidità e le pensioni di guerra quasi 13 mila miliardi di trasferimenti annui? Ci saranno certamente sprechi e falsificazioni da eliminare. Le pensioni di invalidità civile concesse dal ministero dell'Interno hanno una certa tradizione clientelare, ma una gran fetta sarà onesta. Si potrebbero aumentare i contributi sociali dei lavoratori rimasti in carico all'Inps, ma si aumenterebbe il costo del lavoro a livelli insopportabili in contraddizione con tutti i programmi di flessibilità della destra. C'è una terza strada: aumentare i trasferimenti dallo Stato all'Inps. Ma le destre vogliono ridurre progressivamente gettito fiscale e spesa pubblica e addossare allo Stato un deficit previdenziale che tende a crescere in modo esponenziale per cause

vecchie e nuove, non aiuta di certo. Insomma far scomparire l'Inps è impossibile se si continua a pagare le pensioni e un'operazione costosissima per lo Stato e in ogni caso ci vorrà il meno una generazione.

Forse, allora, il vero obiettivo non è l'eutanasia dell'Inps.

Ne sono convinto. Dietro le spinte e un progetto per ridurre drasticamente la spesa pensionistica in modo più ortodosso ma con brutalità approfittando dell'emergenza per agire sui costi più alti (quelli collegati all'anzianità lavorativa e non all'età) sono state congelate per un anno nel '92 e la paura di nuovi interventi sospinge chi ha diritto a sbrigarli. Il nuovo governo potrebbe fare grandi risparmi (o meglio impedire un nuovo aggravio di spesa) aggredendo pesantemente queste pensioni più generose per deflazionare quelle di vecchiaia cancellandole da un momento all'altro per tutti, oppure salvando soltanto chi ha almeno 30 anni di anzianità contributiva.

Così si spende di meno in futuro. E per risparmiare da subito?

Foccare il criterio di calcolo della pensione pubblica o privata. Una volta si consideravano solo

gli ultimi anni ben retribuiti; i governi Amato e Ciampi con eccezioni e gradualità hanno cercato di passare per il computo della pensione alla media dell'intera vita lavorativa. Se il nuovo governo impone questo passaggio di botto per tutti si avrebbe un'enorme diminuzione delle pensioni e della spesa. Poi si può agire sulle pensioni di reversibilità: si potrebbe decidere di tener conto del reddito della persona a cui la pensione va attribuita modulando di conseguenza l'importo. Infine l'integrazione al minimo per concederla si potrebbe stabilire un tetto (sommando anche il reddito del coniuge) da non superare.

Ma così si toccherebbero diritti acquisiti...

In nome di un'emergenza si può farlo per andare a una drastica riduzione delle pensioni. Per questo penso che dietro la *boutade* sull'Inps - che peraltro aggraverebbe il bilancio dell'ente e dunque la spesa per lo Stato - in realtà si nascondano intenti molto più concreti e praticabili. Poi non convince la soluzione proposta da Pagliarini per chi non può permettersi di pagare un fondo pensione di solidarietà nazionale finanziato da tutti i cittadini. Una piccola Inps per la sussistenza ai poveri che sorge da una società che decide di abbandonare il principio della solidarietà generale.

Ma esiste in altri paesi un sistema previdenziale completamente fondato su un sistema a capitalizzazione con versamenti obbligatori a fondi privati?

Non c'è un esempio in tutto l'occidente né nella Thatcheriana Gran Bretagna né nei liberisti Stati Uniti. Saremmo i primi nel mondo e del resto anche dove c'è un sistema a capitalizzazione si discutono riforme e modifiche per evitare insicurezza sociale e spezzature.

Ma l'attuale sistema previdenziale era comunque sull'orlo della rovina, e anche un governo progressista avrebbe dovuto fare qualcosa. I giovani finanziano oggi pensioni elevate, e un domani riceveranno prestazioni assai più modeste.

È vero. Ma non si può intervenire eliminando ogni idea di solidarietà. La Lega vuole abbandonare il principio di una collettività nazionale che si sente responsabile di dover garantire a tutti i suoi componenti la copertura di alcuni rischi fondamentali. Niente più patti tra generazioni tra categorie tra territori, ognuno faccia da sé. Ma questo è impossibile: un patto di solidarietà tra generazioni è necessario. Ma lo scambio di trasferimenti di risorse deve essere equo, credibile, trasparente.

Con la casa Usa scommessa sulla ripresa

Alenia-McDonnell Matrimonio entro l'estate?

GILDO CAMPESATO

ROMA. Mediamente gli impianti dell'Alenia si sono lavorati attorno il 30% della loro capacità produttiva. È forse l'aspetto più drammatico col suo contorno di cassa integrazione mobilità, prepensionamenti di una crisi senza precedenti. Come lunghezza ed anche come intensità. Al punto che si sta sperimentando implacabilmente la stessa filosofia con cui a fine anni '70 l'allora presidente Bonificio costruì l'Aeritalia: dar vita ad un gruppo aeronautico saldamente imperniato su due stadi: il civile ed il militare. L'idea era di bilanciare i due settori in chiave anticiclica. L'esperienza aveva infatti dimostrato che quando l'industria militare trovava grazie a crisi e tensioni internazionali quella civile tendeva a rattrappirsi. E viceversa. Per qualche anno tra alti e bassi il modello ha funzionato. Stavolta invece la crisi delle compagnie aeree commerciali ed i tagli ai bilanci della Difesa dopo la caduta del muro di Berlino si sono presentati in simultanea. Ed il volano anticiclico si è trinitato in un moltiplicatore di guai. Mettendo in luce tutte le carenze di un gruppo impegnato su molti fronti: in forse troppo poco concentrato nel business dove è possibile l'eccellenza.

Quando se ne uscirà? Nessuno sa. L'azienda previde. Una cosa però appare sin d'ora chiara. Al termine del ciclo l'Alenia non sarà più quella di prima: nel comparto militare come in quello civile. Proprio in questo secondo settore sono attese le novità più rilevanti. Ed anche più imminenti. In queste ultime settimane si sono fatti più fitti i contatti con McDonnell Douglas. Il gruppo aeronautico americano ha incorporato la Douglas Aircraft. L'aviazione commerciale e ne ha proposto al mercato il 19% del pacchetto azionario. Insomma McDonnell è a caccia di soci perché anch'essa si trova in un bel mare di guai.

Tuttavia la differenza del settore militare in cui il taglio degli investimenti è destinato a divenire un elemento strutturale che accompagnerà i prossimi anni, quella del civile è soprattutto una crisi finanziaria e da così. Tensioni soprattutto congiunturali dunque anche se è difficile scommettere sui tempi della ripresa. Ma ci sarà. Ed è questa la prospettiva su cui si scommette in Alenia dove il matrimonio con McDonnell è visto più come una via obbligata che non una scelta. Come l'unica occasione più che l'occasione giusta come l'ultima spiaggia per non perdere il traghetto prima della inarrestabile che spazzerà le aziende marginali.

Finora Alenia ha vissuto veleggiando fra i tre grandi costruttori mondiali dai tempi del Dc9 ha stretti legami produttivi con McDonnell ma non ha certo disdegnato cospicue commesse da Boeing ed Airbus ultima in ordine di tempo quella dell'A321. Il tempo delle equidistanze sembra però finito. Vivere come subfornitori magari trainati dalle commesse Alitalia è una via in prospettiva senza sbocchi. Anche perché certe lavorazioni che oggi si fanno in Italia in futuro potrebbero essere più convenienti a Taiwan o in Cina. Ecco perché Alenia deve trovare un accordo più organico con uno dei grandi costruttori oggi esistenti sul mercato.

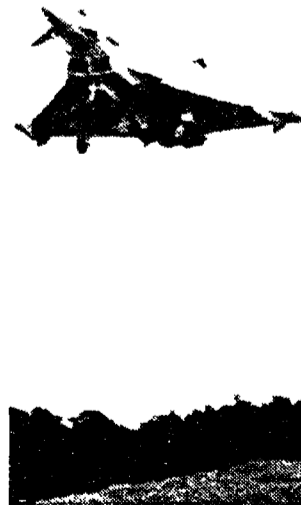
La sirena Airbus

L'intesa con Boeing con cui pure in passato ci sono stati dei contatti approfonditi in almeno un paio di occasioni non sembra delle più praticabili. Anche perché la casa di Seattle forte del suo primato nel mondo ha idee molto chiare in materia: mira soprattutto al mercato. L'Alenia vista l'incerta situazione di Alitalia non è in grado di portare in dote molte commesse. I rapporti di Boeing con i costruttori giapponesi non sono che più che far crescere un abbraccio troppo stretto col colosso americano rischi di soffocare.

Più interessante se non altro dal punto di vista geopolitico sembra una possibile partnership col consorzio europeo Airbus. Da Tolosa soprattutto negli ultimi tempi non sono mancati gli inviti a discutere. Ma in via Petrolini sede dell'Alenia certe proposte sono vissute come un pericoloso canto di sirene. Intanto si argomenta il consorzio europeo non ha nuovi modelli da proporre prima del prossimo secolo. Come dire che l'ingresso in Airbus non porterà molto lavoro. Proprio ora che siamo alla vigilia dell'inaugurazione attesa per il '95 dei nuovi impianti di Nola senza contare poi che la fattaginosa produttiva di Airbus col suo duplicato di linee di montaggio e la cascata dei subfornitori secondo criteri geografici rischia di diventare ancor più mastodontica con l'ingresso degli italiani. Questo proprio mentre i nuovi accordi Gatt rendono più difficili gli aiuti dei governi nazionali. A suo tempo l'Italia decise di non entrare in Airbus. Iservire adesso significa pagare un ticket salato. Gli altri governi sinora hanno buttato nel consorzio almeno 15 miliardi di dollari.

Rotta su Long Beach

In Alenia si guarda soprattutto alla Douglas Aircraft. Gli americani creano con qualche fatica a dire il vero un partner in Europa uno in Estremo Oriente e uno eventualmente nel Medio Oriente. L'Italia potrebbe essere l'alleato europeo. Per attrarre gli americani mostrano il recente contratto con l'Arabia Saudita per 10.000 miliardi di lire. Potenzialmente potrebbero arrivare 152 milioni di ore di lavoro l'anno. C'è chi obietta che dei tre grandi Douglas è quello più fragile e con i prodotti più vecchi. L'obiezione non sembra fermare i dirigenti dell'Alenia. Innanzitutto si fa notare l'amministrazione americana non consentirà mai che negli Usa ci sia un solo grande produttore di aerei Douglas quindi non sparirà. E poi si sbatte di modelli veramente nuovi in giro c'è ben poco si tratta soprattutto di riciclatorazioni di vecchi progetti. Rotta dritta su Long Beach dunque. Con un piccolo problema Douglas non è a prezzo di saldo. Per entrare veramente nella stanza dei bottoni bisogna comprarsi almeno il 15-20% del capitale. In soldoni si va attorno ai 500 miliardi forse di più. E siamo disposti a buttarli sul piatto? Di sicuro la decisione è imminente. O si va all'accordo prima dell'estate o si rischia di non farne nulla.



L Eurofighter 2000

La casa di Piech si ristruttura Tempi duri per i manager della Volkswagen Tagli e stipendi più magri

BERLINO. Anche a Wolfsburg arrivano i tagliatori di teste? Sembra proprio di sì a giudicare dalle notizie riferite dalla stampa tedesca. La Volkswagen sta portando alle estreme conseguenze la propria politica di riduzione del costo del lavoro. Dopo l'introduzione della settimana cortissima l'industria capitanata da Piech si prepara a tagliare incarichi e stipendi anche ai livelli manageriali.

Secondo quanto scrive il quotidiano *Hannoversche Allgemeine Zeitung* la casa automobilistica di Wolfsburg sta un po' sulla linea della Ford operando una riorganizzazione della struttura del personale che prevede la scomparsa di interi livelli dirigenziali. Incarichi e competenze sono stati ridistribuiti in parte ai livelli superiori e in parte a quelli inferiori tanto che aggiunge il giornale, il numero di

collaboratori di questo livello dirigenziale allargato è già stato ridotto del 13 per cento portandolo a circa mille unità. Per quest'anno sono previste ulteriori riduzioni. Un portavoce del gruppo automobilistico ha confermato al giornale che di recente particolari emolumenti e rimborsi per manager sono stati ridotti in media del 50 per cento e in alcuni casi del 70 per cento.

Quest'anno la Volkswagen intende comprimere i costi per il personale di 1,6 miliardi di marchi portandoli a 9,2 miliardi precisa l'*Hannoversche*. Perciò la riduzione dell'orario di lavoro a 25,8 ore settimanali introdotta l'anno scorso rappresenta per la maggior parte delle maestranze una diminuzione delle retribuzioni pari al 10-15 per cento.

Rimborso debiti Iri, arrivano 10mila miliardi

ROMA. Arrivano i 10 mila miliardi concessi all'Iri per ridurre l'indebitamento. La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato ieri il decreto che autorizza l'emissione di tre prestiti obbligazionari che l'Iri dovrà impiegare per il rimborso di debiti propri di società controllate, per intero esistenti al 31 dicembre scorso. Le emissioni sono tre. La prima - importo di 3.000 miliardi - avrà una durata di cinque anni con scadenza il 31 dicembre 1998 e un tasso di interesse dell'8,50 per cento lordo annuale. Il secondo prestito - 3 mila miliardi - ha una durata fino al 31 dicembre 2000 e un tasso lordo nominale del 9,40. Anche in questo caso con cedola annuale. L'ultima emissione è di 4.000 miliardi ha una durata fino al 31 dicembre 2003 e un tasso lordo nominale dell'8,50 per cento annuale.

Malaysian atterra a Fiumicino Si fa sempre più aspra la guerra dei cieli Alitalia, piano quasi pronto

ROMA. Dopo la prima uscita ufficiale lo scorso 22 marzo per la consegna del nuovo A321 entrato a far parte della flotta Alitalia l'amministratore delegato Roberto Sciasano ed il presidente Renato Rivero si sono chiusi nei loro uffici impegnati a pieno tempo nella predisposizione del nuovo piano di rilancio atteso per la fine del mese. Ma intorno a loro i cieli si fanno sempre più tempestosi. Il vento della concorrenza infatti soffia con asprezza di giorno in giorno maggiore. Prima sono arrivate le compagnie europee a rompere il tranquillo tran tran dei tempi andati. Poi ha cominciato a farsi sentire l'aggressività dei vettori statunitensi che hanno trasportato sulle rotte transoceaniche la durissima battaglia iniziata sui cieli nordamericani. Adesso è la volta delle compagnie asiatiche sempre più intres-

sate agli spazi con mercati nella vecchia Europa. C'è chi sta lanciando allestiti iniziative promozionali (Cathay Pacific ad esempio) promette un week end in Sardegna a chi usufruisce dei suoi voli e chi invece si prepara a sbarcare alla grande. È il caso di Malaysian Airlines che ha appena inaugurato due voli settimanali tra Roma e Kuala Lumpur. La compagnia è stata ma l'aggressività è quella dei grandi gruppi privati. Puntiamo a diventare uno dei leader mondiali nel trasporto aereo dicono senza celare le loro ambizioni i dirigenti della compagnia. La prima del Sud est asiatico. Ci proporzionano vinti e riconoscimenti per la qualità del servizio a bordo ed una certa media della flotta (di far decisamente invidia alle finzioni americane inquadrate compagnie europee) appena due anni.