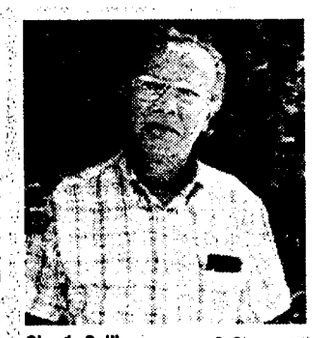
AUTO. Come in Francia, lo Stato finanzierà l'acquisto a chi compra il nuovo

Galli: «Per Agnelli un piano Balladur»

IVAN DELLA MEA


Giorgio Galli — G. Giovannetti

Cesare Romiti e Giovanni Agnelli — Paolo Suriano

■ MILANO. Giorgio Galli, anni 66, nato e residente a Milano, politologo, docente della cattedra di Storia delle dottrine politiche presso l'Università Statale milanese, editorialista di *Panorama*, scrittore, curioso analizzatore delle «coincidenze»: sia come cosa della storia, sia come faccende dell'uomo.

Ci siamo incontrati sere fa, all'Osteria del Treno di Milano. Tra spilluzzicherie varie con vini acconci, mi hai configurato uno scenario molto interessante; in parole povere mi hai spiegato come e qualmente Silvio Berlusconi, presidente del Consiglio, sarebbe in grado di mantenere la sua promessa elettorale più eclatante; quella del milione di posti lavoro.

Non credo che si possa parlare di un milione di posti di lavoro, le cifre nessuno può dirle. So che si tratterà della versione italiana della legge Balladur già in atto in Francia e di qualcosa di molto simile attivato in Spagna. Il presupposto di questa operazione è dato da un fatto preciso: l'Italia ha un parco automobili molto vecchio come qualità e molto consistente come numero. Si tratta di rinnovarlo in buona misura. Lo Stato contribuirebbe a questa operazione dando a ogni cittadino 2 milioni e mezzo per la vecchia auto purché ne compri una nuova e *italiana* (il che, tradotto, significa Fiat, *ndr.*). Si avrebbe così un rilancio forte dell'industria automobilistica e del suo indotto (componentistica, ricambistica, pneumatici, strade ecc., *ndr.*) con una nuova occupazione della quale, per ora, non è possibile sapere le modalità di assunzione. Come effetto collaterale, nient'affatto marginale, si avrebbe una nuova circolazione di denaro, una ripresa del benessere e, conseguentemente, un rialzo dei prezzi e forse un nuovo processo inflattivo.

Secondo Franco Morganti, questo, chiamiamolo così, protezionismo nazional-statalista a tutto beneficio della Fiat, non sarebbe possibile stanti le attuali norme Cee.

È probabile che Morganti abbia ragione, lui è certamente più esperto di me in materia di normative Cee; cionondimeno questo tipo di progetto, o qualcosa di molto simile, è già attivo, ripeto, sia in Spagna sia in Francia. C'è, inoltre, un altro elemento dello scenario che va tenuto presente come possibilità di nuova occupazione. Riguarda l'edilizia. A suo tempo il governo Ciampi deliberò una nuova legge sugli appalti pubblici: una legge mal fatta in senso generale e sgradita dai costruttori. Una legge, come si dice, piena di buchi, ma pur sempre legge. Ora, e da sempre, in questo nostro paese, per tappare i buchi delle leggi basta un regolamento emanato dal ministero di competenza e che non abbisogna di approvazione alcuna: in questo modo la legge si attiva e viene applicata con una nuova normativa sugli appalti stessi. Questo significa, ovviamente, nuovi posti di lavoro: con quali prerogative, quali normative, quale stabilità non è dato sapere. In ogni caso, avremo una «chiamata» dell'occupazione agevolata, oggi, da una generale ripresa economica dell'Occidente.

Se questo è, come dici tu, lo scenario che si configura, quali riflessi potrebbe avere sul sindacati di nuovo costretti in una logica contrattual-normativa per la difesa di un possibile precariato immenso contro i nuovi egoismi meritocratici di un'aristocrazia lavoratrice ipergarantita? Un libero mercato dell'occupazione... gemello perverso di un mercato tanto liberal quanto selvaggio... non costringerebbe il sindacato a diventare poco più o poco meno che un patronato assistenzialista e, quindi, a fare del solidarismo e non della solidarietà, a non potere rilanciarsi come propositore di un nuovo modello di sviluppo dell'economia nazionale, più attento cioè alle nuove tecnologie, ai nuovi tempi di lavoro e di vita, al «lavorare meno lavorare tutti a parità di salario»?

Non sono un esperto di questioni sindacali, sono uno storico delle dottrine politiche e come tale affermo che Berlusconi qualcosa farà in direzione di quanto ho detto.

D'accordo, lasciamo perdere i risvolti sindacali e restiamo allo scenario. Ebbene, nel merito dello stesso, il politologo Giorgio Galli, lo storico delle dottrine politiche, quale ruolo affiderebbe all'opposizione, in che modo dovrebbe riproporsi e rilanciarsi come forza di governo per le elezioni a venire?

Io non credo che la sinistra, i progressisti, debbano presentarsi soltanto come forza di opposizione. Non serve dire oggi, ai governanti di oggi «fate voi»... come permise di fare Berlinguer ad Andreotti dopo le elezioni del 1976. E io nel Pds di oggi vedo, purtroppo, una continuità berlingueriana sia formale sia sostanziale. È in atto un processo costituente, istituzionale, da parte di una maggioranza «forte» di un 43% e che maggioranza è alla Camera dei Deputati ma non al Senato. Stante questo dato, non si capisce perché un'opposizione del 34% non debba costruttivamente partecipare a questa fase costituente; né, d'altro canto, si capisce un presidente del Consiglio che prima si fa il suo governo e poi chiede alle camere di lasciarlo governare. Insomma, io credo che per i progressisti, chiamarsi fuori, lasciar fare a Berlusconi, significhi condannarsi a una specie di suicidio politico. «Facciano loro» è una pessima scelta, porta a un bipartitismo imperfetto. La parola d'ordine della sinistra e dei progressisti dovrebbe essere, in questa fase, ripeto, costituente, «ricostruire insieme». Questa è, a mio giudizio, la sola e unica strada per arrivare, alla buon'ora, a una nuova legge elettorale che porti a un bipartitismo più funzionale alla democrazia di questo paese.

Ma in Italia la ricetta francese darebbe lavoro?

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

■ TORINO. Le industrie europee potrebbero costruire ogni anno 3 o 4 milioni di automobili in più di quante riescano a venderne. Questo mancato utilizzo degli impianti non è solo conseguenza dell'attuale crisi, ma sta diventando strutturale. Non decollano infatti i nuovi mercati dell'Est europeo e dei paesi emergenti su cui si riponevano tante speranze. Rimangono i mercati dell'Europa occidentale, ormai saturi, che sono diventati un unico mercato integrato su cui le case si danno battaglia per contendersi la domanda di sostituzione delle vecchie auto con le nuove.

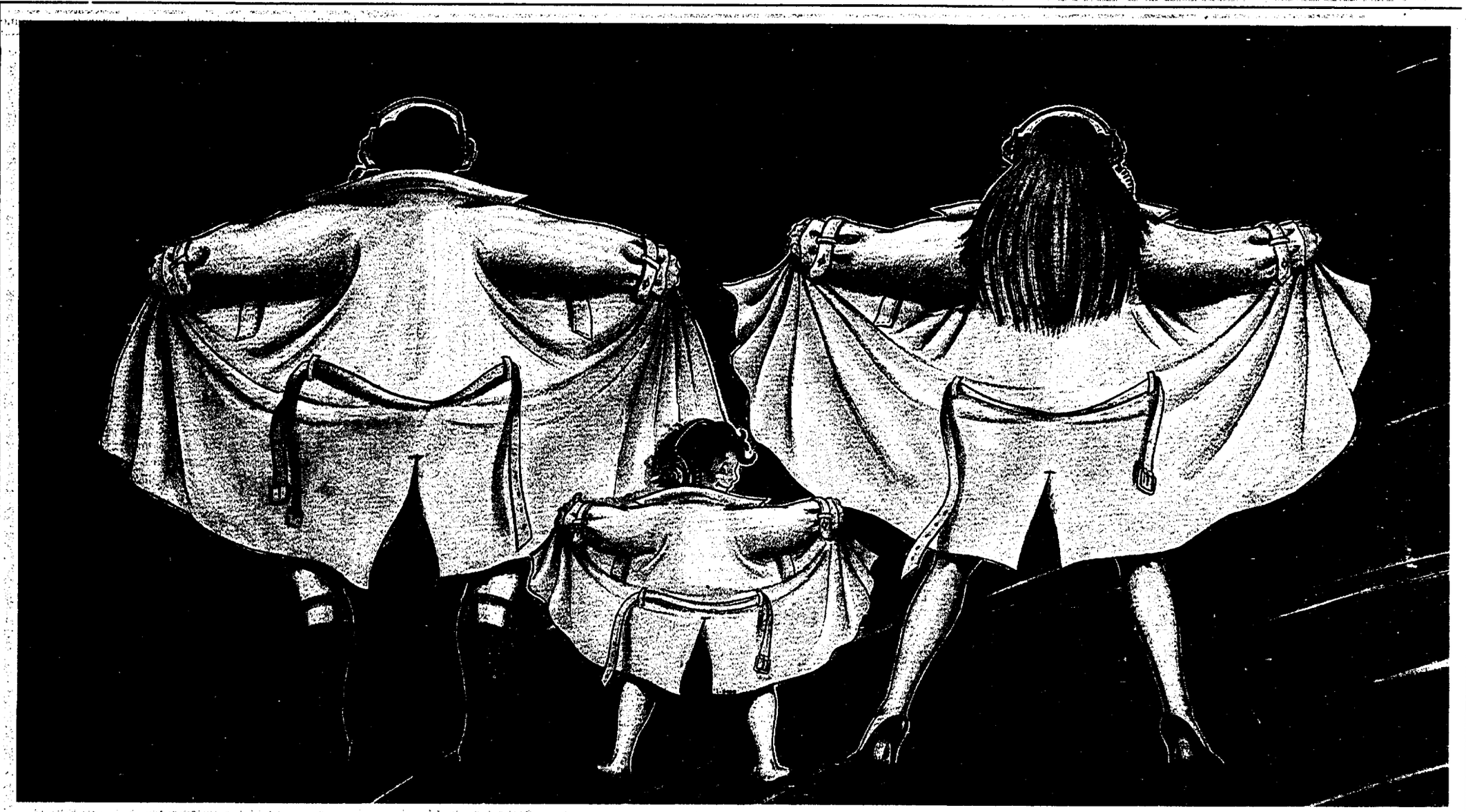
Occorre tenere presente questo scenario nel valutare le iniziative dei governi di Francia e Spagna, che pagano un premio a chi sostituisce l'auto vecchia con una nuova. È un modo di "drogare" la domanda che, come tutte le droghe, ha un effetto limitato nel tempo. Per qualche mese può dare una boccata d'ossigeno alle industrie. Ma cosa succederà quando le vecchie auto saranno state sostituite?

In Italia poi l'effetto dell'iniziativa sarebbe problematico, anche se lo Stato pagasse due milioni e mezzo di lire (il doppio della Francia e della Spagna) a chi cambia la vecchia auto. Un incentivo del genere lo hanno già offerto alcune case, come "valutazione" della vecchia auto da rottamare, ma non sono riuscite a scuotere una domanda stagnante. Se nel nostro paese abbiamo un parco circolante con un'età media di 14 anni, una ragione c'è: gran parte delle famiglie, non può permettersi una macchina nuova ogni due o tre anni, con o senza incentivi.

Ammesso comunque che il sistema funzioni, non si tradurrebbe in un aumento automatico dell'occupazione. Intanto non si potrebbe dare il "premio" solo a chi compera un'auto italiana, per non incorrere nei fulmini della Cee. Quindi lo Stato, col denaro dei contribuenti italiani, darebbe lavoro soprattutto alle industrie straniere, visto che il 55 per cento delle auto vendute in Italia sono importate. Ma anche quel 45 per cento di cui beneficerebbe la nostra industria non darebbe posti di lavoro in più, perchè la Fiat produce lo stesso numero di auto con sempre meno lavoratori.

C'è una statistica eloquente. Nel 1980 alla Fiat si facevano 16,5 automobili all'anno per operaio. Oggi se ne fanno 32,7 per operaio, e nel nuovo stabilimento di Melfi la Fiat progetta di arrivare a 71 vetture all'anno per operaio. Si può discutere sulle cause di questo vertiginoso aumento di produttività e del conseguente calo di occupazione: se sia dovuto alle nuove tecnologie (ma un robot rimpiazza in media 2,5 operai e in uno stabilimento come la Carrozzeria di Mirafiori ce ne sono soltanto 300, che hanno eliminato non più di 750 posti di lavoro, su 8.000 persi negli ultimi quindici anni) oppure alla razionalizzazione produttiva, all'eliminazione di magazzini e funzioni superflue nell'ottica della fabbrica snella, e soprattutto all'aumento, non più contrastato sindacalmente, dei ritmi e carichi di lavoro.

Sta di fatto che la Fiat, mentre assume 7.000 giovani a Melfi, ne manda a casa 12.000 delle vecchie fabbriche. In questo modo si potrà anche creare il milione di posti di lavoro promessi da Berlusconi, ma quanti posti saranno cancellati? Viene in mente la battuta coniata dai giovani francesi che si sono battuti contro il "salario d'ingresso" del governo Balladur: «Papà, ho trovato un lavoro... Il tuo».



Stupire. Sempre.

PIEMONTE TORINO 96 900 · PROVINCE DI TORINO 96 900 · ALESSANDRIA 97 800 · VERCELLI 97 800 · CASALE MONFERRATO 97 800 · BIELLA 97 100 · NOVARA 97 800 · CUNEO 96 900 · LAGO MAGGIORE 97 800 LIGURIA GENOVA 104 900 · SAVONA 89 250/101 800 · LA SPEZIA 96 050 · DIANO MARINA 101 800 · SANREMO 99 650 · IMPERIA 99 650/99 900/101 800 · BORDIGHERA 99 600 · TAGGIA 99 900 LOMBARDIA MILANO 97 800 · PROVINCE DI MILANO 97 800 · VARESE 90 500 · COMO 97 800 · LECCO 97 600 · CHIAVENNA 97 600 · LIVIGNO 97 600 · BERGAMO 98 000 · CLUSONE 96 600/97 600 · LOVERE 97 600 · SARNICO 97 600 · MANTOVA 98 000 · CREMONA 97 600 · PAVIA 97 800 · BRESCIA 97 600 · DESENZANO DEL GARDA 97 850 · BRENO 98 700 · EDOLO 93 600 · PONTE DI LEGNO 97 600 · SALÒ 97 850 · LAGO DI GARDA 97 600/98 850 · LAGO D'ISEO 97 600 EMILIA ROMAGNA BOLOGNA 101 800 FORLÌ 89 000 · RIMINI 89 000 · PIACENZA 97 800 · FERRARA 101 750 · PARMA 97 800 · MODENA 102 250 MARCHE ANCONA 99 700/95 850 · RIVIERA DEL CONERO 95 850 · ASCOLI PICENO 94 600/100 100 · S. BENEDETTO DEL TRONTO 100 100 TOSCANA FIRENZE 92 800/93 050 · PRATO 92 800/93 050 · EMPOLI 96 050 · MASSA CARRARA 96 000/107 500 · LUCCA 96 050 · VIAREGGIO 96 050 · PISA 96 050 · PISTOIA 92 800 · LIVORNO 96 050 · SIENA 95 800/96 050 · GROSSETO 96 050 · ISOLA D'ELBA 96 050 · VERSILIA 96 050 · AREZZO 90 150 UMBRIA PERUGIA 96 650 · ASSISI 96 650 · FOLIGNO 96 050/96 650 · TERNI 96 650 · ORVIETO 96 050 ABRUZZO L'AQUILA 93 050/94 800 · ROCCARASO 93 800 · TERAMO 94 700 · PESCARA 96 600/94 800 · CHIETI 94 800 · VASTO 95 100 · SULMONA 103 900 MOLISE CAMPOBASSO 96 600/99 300 · TERMOLI 98 100 · ISERNIA 93 800 · VENAFRO 89 100 LAZIO ROMA 89 300/97 200 · VITERBO 97 050 · RIETI 89 600/97 050 · LATINA 91 650/97 050 · FROSINONE 89 300/91 150 · CASSINO 89 100 · FONTECORVO 97 050 · ANAGNA/FIUGGI 89 300/97 050 PUGLIA BARI 94 100/100 800 · FOGGIA 100 700/100 800/101 950 · BRINDISI 93 750 · LECCE 96 900 · TARANTO 106 900 CAMPANIA NAPOLI 88 950/90 650/97 050 · CASERTA 88 950/97 050 · BENEVENTO 100 700/104 900 · AVELLINO 97 200 · SALERNO 89 600/90 650/92 000 · CAVA DEI TIRRENI 101 700 · VIETRI 89 150 · VALLO DI DIANO/SALA CONSILINA 93 600 · MARINA DI BELVEDERE 97 500 · SAPRI 89 700/97 500 · COSTIERA AMALFITANA 89 100 BASILICATA POTENZA 100 700 · POTENZA NORD 93 600 · POTENZA SUD 105 700 · MEUI 100 700 · MATERA 93 500 CALABRIA REGGIO CALABRIA 98 700 · COSENZA 89 600/92 800/96 700/ 107 200 · SCALEA 89 200 · CATANZARO 90 500/107 700 · TROPEA 89 600 · LAMEZIA TERME 89 600 · COSTA CALABRA 92 350 SICILIA MESSINA 93 600 SARDEGNA CAGLIARI 105 300 · OLBIA 105 000 · SASSARI 105 300 · ORISTANO 105 300 · NUORO 104 000

RADIO kisskissFM THE SHOW RADIO