

Economia e lavoro

Francia e Germania per prolungare il negoziato del '98
Oggi riunioni dei ministri economici e del Lavoro

Uem, un accordo per non fallire

Moneta europea e occupazione: ministri economici (preiede Ciampi) e del Lavoro si incontrano a Lussemburgo. I primi discutono sui deficit pubblici eccessivi, i secondi le strategie contro la disoccupazione. Sull'Europa, intanto, avanza lo spettro della recessione. Sull'Uem c'è un accordo politico tra Francia e Germania: nella primavera '98 si potrebbero fermare gli orologi per aspettare che i conti pubblici si avvicinino ai parametri di Maastricht.

ANTONIO POLLIO SALIMBENI

ROMA. C'è un accordo politico sostanziale tra i partner forti d'Europa, e principalmente tra Francia e Germania, per evitare il fallimento dell'unione monetaria (Uem) che secondo l'agenda di Maastricht dovrà partire il 1° gennaio 1999. Un accordo che salterebbe anche l'Italia che rischia di vedersi sfuggire il treno dell'Euro per un soffio. Non ci sono lettere, protocolli, firme e controfirmate, ma c'è sul tavolo dei 15 il risultato di un lungo lavoro diplomatico condotto per telefono e attraverso contatti personali tra i negoziatori europei. L'anima di questo lavoro è Karl Lamers, uno dei cervelli della politica estera tedesca. Una mezza parola l'ha detta una settimana fa Romano Prodi al termine dell'incontro con il cancelliere Kohl. I due premier si sono ritrovati sulla stessa linea: l'Europa non può fare a meno dell'Italia e l'Italia non può fare a meno dell'Europa.

Salvare Maastricht

Così è per i francesi, per i tedeschi, per gli spagnoli. E l'assoma su cui si fondano tutte le ultime mosse diplomatiche. Soltanto la Gran Bretagna, ora impegnata a muso duro sulle mucche pazze, si ostina a collocarsi nell'area di un isolamento sempre meno splendido e sempre più contraddittorio. Dunque, da un Romano Prodi al suo primo esordio internazionale (a Bonn e non Washington) è arrivata la prima avvisaglia: è possibile che l'analisi delle condizioni finanziarie dei paesi che aspirano a partecipare all'Uem dall'inizio possa

fondarsi sulle previsioni per il 1998 e non solo sui dati effettivi del 1997? gli era stato chiesto esplicitamente. Chiara la sua risposta: «Penso di sì, ma non se n'è parlato ufficialmente». Più che nell'incontro Prodi-Kohl, se ne era parlato in un incontro Prodi-Lamers qualche giorno prima a Roma. Secondo fonti del G7 consultate dall'Unità, i governi di Bonn e di Parigi hanno trovato un'intesa per impedire che nella primavera del 1997, quando i 15 dovranno verificare chi rispetta i criteri di convergenza economica e chi no, prevalga un approccio tecnicistico-contabile che rischierebbe di mandare a carte e quarantotto l'intero progetto.

Anche Germania e Francia non sono sicure di arrivare nel '97 con un deficit pubblico in rapporto al prodotto lordo (Pil) al 3%, condizione necessaria per partecipare all'Uem. «Ancora non si sa quale forma precisa assumerà questo accordo, è ancora troppo presto per dirlo», sostiene un alto funzionario del G7. «Le alternative sono diverse: si possono fermare gli orologi alla primavera del 1998 oppure l'analisi della situazione dei diversi paesi può cominciare il giorno x per poi essere aggiornata sei mesi dopo, magari in autunno». I capi di Stato e di governo avevano deciso l'anno scorso di tirare l'ultima riga sui conti pubblici, inflazione, cambi e tassi di interesse entro i primi mesi del 1998 escludendo di prendere in considerazione le previsioni per quell'anno. L'opposizione tedesca ad una maggiore tolleranza in quel senso fu durissima.

Con il progredire del rallentamento della crescita, gli angoli si sono smussati. Come contropartita di una maggior flessibilità sui tempi del negoziato sull'ingresso nell'Uem e non sulla partenza di Euro dal '99, sempre sulla base degli attuali parametri di convergenza, la Germania sta utilizzando con durezza la «strategia dell'1%».

Il patto dell'1%

Si tratta del patto parallelo all'accordo di Maastricht in base al quale, secondo la Germania, i paesi che faranno parte dell'Uem dovranno mantenere il loro deficit pubblico in rapporto al Pil attorno all'1% e chi non rispetta la convergenza sarà sottoposto a sanzioni automatiche.

Resta il problema di aggirare la decisione politica che vincola i 15 ad un rapido esame dei conti economici in vista dell'Uem. La stessa fonte del G7 segnala come le decisioni politiche possano essere modificate in tutto o in parte da altre decisioni politiche. Il gruppo di testa dell'Europa ha così messo le mani avanti non volendo correre il rischio di trovarsi tra un anno e mezzo con una recessione alle spalle o in corso, che renderebbe impossibile rispettare i parametri di convergenza economica sulla base dei risultati del '97, non volendo rinunciare all'Uem. Il processo, pur molto costoso e contestato in Europa, è troppo avanti per potersi fermare. Dopo aver guidato i rispettivi paesi in un cammino molto duro, sarebbe difficile per i partiti al potere spiegare alle opinioni pubbliche che i sacrifici fatti in nome di Maastricht sono stati inutili o quasi. E poi sarebbe inevitabile l'indebolimento di governi e banche centrali sui mercati faccia a faccia con le forze della speculazione internazionale.

È in questo contesto che stiamo a Lussemburgo si ritrovano i 15 ministri dell'economia e del lavoro prima su tavoli separati, poi insieme a colazione. All'ordine del giorno dei «teorici» la preparazione tecnica della moneta unica e le raccomandazioni



Il ministro del Tesoro e Bilancio Carlo Azeglio Ciampi Carofei/Sintesi

antidifendici per quei paesi che presentano squilibri fiscali «eccessivi». Sarà la prima volta che Ciampi presiede un incontro Ecofin. Chiaro che sfrutterà l'occasione per parlare non solo di Euro, ma anche del rientro della lira nello SME. Per i deficit, solo Lussemburgo, Irlanda e Danimarca possono essere promossi. Pur restando in una condizione sfavorevole, l'Italia ha realizzato nel '95 una correzione fiscale più forte rispetto agli altri paesi: in Germania l'indebitamento sul Pil si è accresciuto e la riduzione in Francia, Gran Bretagna e Spagna, per non parlare dell'Unione europea nel suo complesso, è stata nettamente inferiore. In Germania il disavanzo cresce al 4% (a causa della recessione interna). Il rallentamento della crescita economica è piuttosto elevato: negli anni '90 il prodotto

non ha raggiunto il 2% annuo e se adesso si mettono insieme Germania, Francia, Gran Bretagna e Italia, la crescita media prevista quest'anno è tra l'1,2 e 1,5%. Meno crescita uguale meno entrate, più spesa sociale-assistenziale.

Arriva la stagnazione?

La lira garantisce dei margini di competitività ancora importanti, ma visto che oltre il 50% delle vendite all'estero si dirige in Europa dall'exportazione non arriveranno più grandi stimoli. Così un paese riceve dall'altro la spinta alla stagnazione 15 ministri del lavoro discutono la ricetta europea contro la disoccupazione. Tra il 1991 e il 1994 sono stati persi 5 milioni di posti di lavoro, a fine '95 ne è stato recuperato un milione.

Achille (Tecnomasio) punta su «Eurotram»

GILDO CAMPESATO

ROMA. «A Breda Ferroviaria eravamo molto interessati. Quell'acquisizione ci avrebbe consentito di consolidarci in Italia. Ma è andata come è andata: invece che a noi, l'hanno ceduta a Finmeccanica che aveva un diritto di prelazione». L'affare sfumato brucia ancora nei pensieri di Norberto Achille, amministratore delegato di Abb Tecnomasio. Achille, tuttavia, non rinuncia ai progetti di espansione in Italia, anche attraverso alleanze e joint venture. Ma il rilancio lo cerca, soprattutto, cercando di vendere ai comuni italiani il nuovo «gioiellino» di famiglia: l'Eurotram. Un gran successo all'estero, figlio ancora «illegittimo» in patria.

Acquisizioni in vista?

Se si presenta l'occasione buona, non ci tireremo indietro. Siamo pensando ad alleanze permanenti e ad accordi specifici con aziende italiane. Seguiamo con molto interesse l'evoluzione del mercato.

Guardate anche all'Ansaldo?

Preclusioni non ne abbiamo. Purtroppo, Ansaldo ha un accordo tecnologico con la Siemens e questo complica le cose. Bisognerà vedere come si evolve l'intesa italo-tedesca.

E se Ansaldo venisse privatizzata?

Prima aspettiamo di vedere cosa deciderà Prodi.

Ora puntate molto sui tram, sfidando soprattutto la Fiat.

In questo mercato crediamo molto. Pensiamo di poter offrire soluzioni di avanguardia. Soluzioni in cui la tecnologia ed il lavoro italiani hanno un ruolo di rilievo.

Sinora, però, avete avuto più successo all'estero che in patria.

È vero. Strasburgo ha appena comprato altri 21 Eurotram dopo che due anni fa ne avevano richiesti 26. Sono stati molto soddisfatti. In Italia, invece, non siamo ancora riusciti a sfondare. In questo momento siamo in gara a Milano e Roma. Vedremo come andrà a finire. Abbiamo proposto l'Eurotram anche a città come Padova, Bergamo, Savona. È un mezzo progettato in Italia, ma che, purtroppo, sinora è stato venduto solo all'estero.

Forse perché è più caro.

Ma i nostri mezzi «valgono» di più. Non c'è paragone per qualità, confortevolezza, soluzioni tecnologiche,

modernità di progettazione, affidabilità, durata. Se guardiamo al rapporto prezzo/qualità i nostri tram non sono affatto più cari. Non ci si può limitare a giudicare il listino come se tutto si somigliasse, anche se a volte questo sembra il comportamento delle commissioni tecniche. Nessuno compererebbe nulla per sé in questo modo, nemmeno una camicia. Noi, se mi passa il paragone, proponiamo la «Mercedes dei tram». E la qualità paga: nel servizio, nella manutenzione, nella durata.

Ma i Comuni hanno le casse mezzevuote. Fanno fatica a comprare persino una Cinquecento.

Ma bisogna anche considerare il servizio che si offre ai cittadini, l'impatto ambientale, la silenziosità. Un prodotto più confortevole stimola all'utilizzo dei mezzi pubblici. A Strasburgo, proprio grazie alla nostra metropolitana leggera, il traffico automobilistico è calato del 30%.

Vi danneggia l'immagine di società «straniera».

Ma guardi che siamo un'azienda italiana, anche se a volte veniamo percepiti come una società estera.

I vostri padroni si chiamano Abb e Daimler Benz.

Non significa molto. La struttura di Abb lascia grande autonomia alle realtà locali. Piuttosto che una multinazionale, la definirei un gruppo multidomestico. Tecnomasio ha cambiato proprietà più volte, ma il management è sempre rimasto italiano. È da inizio del secolo che forniamo materiale, italiano, alle ferrovie italiane. Siamo la più antica fabbrica elettromeccanica del paese.

Con proprietà all'estero. Come viene giudicata l'Italia dal fronte del franco svizzero e del marco?

Se si tratta di speculare sulle monete, la lira gode decisamente dell'attenzione dei mercati finanziari. Per il resto, l'Italia non fa più di tanto notizia. Il suo peso politico in Europa è molto basso. Andiamo troppo spesso in ordine sparso, divisi, senza comportamenti unitari.

Un suggerimento a Prodi?

Di non pensare solo in italiano, di non essere chiuso all'arrivo di capitali che arrivano dall'estero: sono gli unici che possono rendere l'Italia un paese veramente internazionale

«Storie vere», in onda questa sera su Raitre, racconta di Rosa, Teresa e Incoronata «La mia vita di operaia alla Sata di Melfi»

ROMA. Privilegio della parola scritta. Si può perfino partire dalla fine. Dalla sagoma luminosa dello stabilimento Fiat come atterrata nel buio della notte di Melfi. Buio assoluto, non il chiarore artificiale delle periferie delle città del Nord. L'Ufo-Sata è atterrato e, nello spazio breve di qualche anno, ha già cambiato il paesaggio esterno e quelli interni di chi vive questa terra. «Una terra silenziosa. Con tutta la forza e la violenza del silenzio» per Maria Luisa. Viene anche lei da qui. Torna, a intrecciare la sua voce con quella delle altre. Parlano. Lentamente, con fatica. Non è il bisbiglio dietro le persiane, il sussurrare anonimo che è appartenuto a tante. È uno «stato nascente» di parola. Di identità. «Io lavoro in Sata». Vado anche in piazza a fare la spesa con la tuta amaranto e la riglietta verde.

La tuta amaranto

Per Teresa, 24 anni, capo Ute, è la parola dell'orgoglio. L'ambiguità dell'inizio resta alle spalle: «Al mio ragazzo non andava bene. Ho vinto io. Mio padre ha detto: fino a quando sta qua decido io cosa deve fare». «Mi piace che le persone mi rispettino e stiano a sentire quello che dico. È bello, è bello avere in mano la situazione, poter decidere qualsiasi cosa. È una bella sensazione che si prova». Verrebbe da dirle, sorridendo: insomma, ti piace comandare. Ma è troppo presto. E sarebbe un azzardo anche la domanda che sale in gola: a quale prezzo, quanto paghi? Intanto, di notte, Teresa sogna fiancate. Certo è strano portarsi appresso dentro la fabbrica

«Storie vere» di Ragazze Fiat, realizzato da Maria Luisa Forzenza, va in onda questa sera, lunedì 3 giugno, alle 22.55, sui Raitre. Teresa, Rosa, Incoronata dentro e fuori lo stabilimento di Melfi, colte nell'attimo di una sorta di loro «stato nascente»: quello di giovane classe operaia femminile meridionale, forse. Ma forse addirittura di un affacciarsi a molto altro ancora. Asterischi tratti da una «prima visione» affettuosa.

EMANUELA RISARI

questo corpo di donne, di giovani donne. Misurare ogni giorno l'irriducibilità ad essere appendice inerte della macchina, del «processo».

Ah, il corpo

Incoronata, 32 anni, un marito e due figlie: «Mi sembrava come se io non ce la facessi... volevo lasciare... tornare a casa con i lividi addosso. Insomma, il problema della linea: io dico che a me non passerà mai». Dove «la linea» è quella del montaggio e le parole coprono un'ossessione, uno straniamento: non «imbarcarsi», non perdere la postazione, seguire con gli occhi il tabellone. Senza staccare mai. Al punto che «i porti la linea a casa. Tutto cammina, il letto, il pavimento. E hai l'incubo di lavorare ancora».

Negli incubi, anche il tabellone: controllare astratto e concretissimo, totem all'alienazione. Un'immagine rubata da conto della sua legge: mentre aumenta la produzione effettiva cresce esponenzialmente, spropositatamente, l'obiettivo virtuale. È la legge, il tabellone. Legge

senza corpo e perciò perfino più insinuante. Come puoi farne un nemico? Il rischio, evidentissimo, è quello di farne risuonare le scansioni dentro, di interiorizzarlo. A meno che... A meno che un giorno qualcuno lo sfasci anche solo nella mente. A meno che, prosciugati i corpi e i pensieri umani, un giorno non si disintegri da solo...

Il tabellone «nemico»

Intanto il trucco c'è, per sopravvivere. Ed è un trucco antico, di sguardi che si abbassano. «Da dove sto non lo vedo molto... Soprattutto non guardo mai la fila delle macchine davanti...». Poi ci sono le 12 notti di seguito, tutto che salta, e «si lavora e si dorme». Col marito, dice una voce con rabbia sul pullman, «ci vediamo scappando scappando. Si pensa solo a lavorare e dormire».

Eppure la Sata può perfino aiutarci a scordare un «tradimento» del corpo. Rosa, 28 anni: «Ho detto della mia gravidanza a otto mesi. In casa non se n'erano accorti... Mio padre ha solo detto: vedi che è l'una. Vai a mettere la tavola. Da lì ho capito chi



Un'operaia saldatrice a Melfi

Laruffa/Agf

erano i miei, non li conoscevo. Sono persone squisite. Ma la gente, immagina che cos'è la gente...». E allora, anche se la sogna ogni notte, la Sata diventa per Rosa «una seconda casa. Sto bene come a casa mia. Cosa mi ha dato? Un poco di tranquillità. Quando entro non penso più alle mie cose, non preso più a niente...». E con lo stipendio, adesso, posso fare più di qualche cosa...». Anche osare un rossetto granata: quello che può permettersi senza patirne un'operaia e che, una che ha avuto una figlia da sola, forse non potrebbe concedersi. Mica solo per soldi. Per la gente

Teresa: «Sono molto legata alla

fabbrica. Tutto sommato mi piace. Anche quando sono in ferie voglio sapere che cosa succede, che cosa cambia. Questa è una fabbrica che cresce». Incoronata. «Le mie figlie? No, a fare le operaie no». Voci sul pullman: «Ci trattano in modo barbaro. Ma tanto, lavorare, dobbiamo lavorare. Come ci trattano, ci trattano. Penso che abbiano approfittato di tanta disoccupazione». Già, «la Fiat - dice Maria Luisa - lì è un'alternativa al niente».

E il sindacato? «Quelli che ci hanno provato sono stati i primi a essere licenziati. Non ha la forza e non ce l'avrà mai».

Il sindacato, intanto, ha una faccia

coi baffi. E parla già un'altra lingua. Ma davvero, nel «prato verde» non si poteva fare un'altra scommessa, che legittimasse la sovranità di parola di Teresa, di Rosa, di Incoronata e delle altre sul loro lavoro? Nulla fuori e nulla dentro la fabbrica, che rispetti e rilanci i loro pensieri. Che li renda efficaci. Cosa resta, allora, quando la fascinazione del «nuovo» dell'ingresso in quella che Maria Luisa vede proposta dalla Fiat come una sorta di «città ideale», sfuma nei giorni di fatica? Quando ciò che cambia dentro non corrisponde più ai fuori?

L'orgoglio e il furore

«Ho un bel carattere - fa una voce fuori campo - e quindi riesco a reggere. Quando mi mancano di rispetto rispondo, rispondo anche ai miei capi. E quindi penso che per questo sono riuscita a reggere e reggerò ancora». Autonomia dell'invidia? Comunque un modo per tenersi insieme, quando ancora non si scorge altro. Quando ogni gesto e ogni pensiero sembra sospendersi al di fuori del tempo e dello spazio. La fabbrica integrata è anche questo: pochissimo sapere del proprio lavoro. Pochissimo potere, anche se te lo vogliono raccontare diversa. Ma non è detta l'ultima parola. Vengono dal silenzio, queste ragazze Fiat. Eppure, dentro questo inedito, possono «nascere». È la parola che usa Maria Luisa. Dove approderà il loro «stato nascente»? Intanto lo fermano immagini preziose, rispettose e una capacità di mediazione attenta. Sapevano, molto spesso le ragazze vanno a passeggio in tre. È un buon modo per cominciare.

Nuova sfida ad Alitalia UsAir sbarca a Fiumicino

Nuovo concorrente per Alitalia: UsAir sbarca in Italia e sceglie le piste di Fiumicino. Ieri mattina è stato inaugurato allo scalo romano il nuovo volo della compagnia statunitense «UsAir» Roma-Filadelfia, con proseguimento per Los Angeles.

I voli verranno operati tutti i giorni escluso il mercoledì, con aerei Boeing 767-200 ER con una configurazione di 24 posti in business e di 186 in economy. Alla cerimonia, sono intervenuti, tra gli altri, per UsAir Marianne Raab, direttore Europa e Bill Walker, senior direttore vendite, per Aeroporti di Roma Maurizio Foschi, direttore generale e Giancarlo Bozzetto, sindaco del Comune di Fiumicino.

UsAir è la novantunesima compagnia ad operare ora a Fiumicino dopo le ultime Lithuanian e la norvegese Braathens. «Purtanto molto su Roma e quindi sull'Italia - ha spiegato Marianne Raab - perché si tratta di un mercato ad alto potenziale: per questo abbiamo scelto di partire subito con sei voli settimanali che collegheranno Roma con la città nord-americana dove si concentra la più grande comunità cattolica degli Usa, anche in previsione dell'appuntamento del Giubileo». «La scelta del Da Vinci ci fa piacere. Premia i nostri sforzi di essere il principale perno del traffico aereo del Sud Europa» ha sottolineato Foschi evidenziando come UsAir utilizzi i servizi di handling e catering di Aeroporti di Roma.